

เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยกลุ่มทุนระบบรางในไทย



นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Political Economy of Railway Capitalists in Thailand

Mr. Adisak Saiprasert



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts Program in Political Economy

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2017

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยกลุ่มทุนระบบรางในไทย

โดย

นายอดิศักดิ์ สายประเสริฐ

สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์การเมือง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี ชัยวัฒน์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์

(ศาสตราจารย์ ดร.วรเวศม์ สุวรรณระดา)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ดร.วรเวศม์ สุวรรณระดา)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธานี ชัยวัฒน์)

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

CHULALONGKORN UNIVERSITY

อดิศักดิ์ สายประเสริฐ : เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยกลุ่มทุนระบบรางในไทย (Political Economy of Railway Capitalists in Thailand) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ. ดร. ธาณี ชัยวัฒน์, 264 หน้า.

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ต้องการศึกษาพัฒนาการของกลุ่มทุนระบบรางในไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2398 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจไทยเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมโลก จนถึงปี พ.ศ. 2558 เพื่อวิเคราะห์ปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำและลักษณะการสะสมทุน โดยการสร้างกรอบการวิเคราะห์จากงานเขียนทางด้านเศรษฐศาสตร์การเมือง ประกอบไปด้วย แนวคิดว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination of Railways) แนวคิดม้าสามขา (Tripod Structure) ของ Suehiro Akira และงานของ J. Allen Whitt ซึ่งจะแบ่งกลุ่มทุนระบบรางในแต่ละยุคตามบทบาทการนำออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มทุนโดยรัฐ กลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศ และกลุ่มทุนต่างชาติ

จากการศึกษา พบว่า เริ่มแรกกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำในระบบราง คือ กลุ่มทุนต่างชาติซึ่งเป็นข้าราชการที่มีความรู้ในด้านการสำรวจ และ กลุ่มทุนโดยรัฐซึ่งได้ว่าจ้างชาวต่างชาติที่มีความรู้ระบบรางมาเป็นข้าราชการ จนกระทั่งเมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทานจึงทำให้กลุ่มทุนเอกชนหมดบทบาทในระบบรางไป กลุ่มทุนโดยรัฐจึงเป็นผู้ผูกขาดระบบรางและเข้าบริหารกิจการรางแทนกลุ่มทุนเอกชน แต่กลับประสบปัญหาการขาดทุนและการขยายระบบรางที่ล่าช้า เนื่องจากการขาดแคลนเงินในการขยายเส้นทาง ทำให้ต้องกู้เงินจากกลุ่มทุนการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นการเปิดโอกาสให้กลุ่มทุนต่างชาติกลับมามีบทบาทในระบบรางไทยในการกำหนดเงื่อนไขที่มาพร้อมกับเงินกู้ นอกจากนี้กลุ่มทุนต่างชาติเป็นผู้รับสัมปทานระบบรางในกรุงเทพฯ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัด แต่ปัญหาในการก่อสร้างที่ล่าช้าได้นำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มทุนโดยรัฐกับกลุ่มทุนเอกชนจนก่อสร้างไม่สำเร็จทุกโครงการ ในทางตรงกันข้าม เมื่อรัฐได้ให้สัมปทานระบบรางกับกลุ่มทุนภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นกลุ่มทุนโดยรัฐหรือเอกชน กลับผลักดันโครงการจนสามารถเปิดให้บริการได้สำเร็จ แม้ว่าจะมีปัญหาก่อสร้างที่ล่าช้า การเปลี่ยนแปลงเส้นทางก่อสร้าง หรือประสบปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 จนบริษัทผู้รับสัมปทานล้มละลายก็ตาม

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง

ลายมือชื่อนิสิต

ปีการศึกษา 2560

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5785310629 : MAJOR POLITICAL ECONOMY

KEYWORDS: RAILWAY CAPITALISM, RAILWAY CAPITALIST, RAILWAY IN THAILAND

ADISAK SAIPRASERT: Political Economy of Railway Capitalists in Thailand.

ADVISOR: ASST. PROF.THANEE CHAIWAT, Ph.D., 264 pp.

This thesis aims to study the development of railway capitalists in Thailand from 1855, the year that Thai economy emerged into the global capitalism, to 2015 in order to analyze the interaction of dominant railway capitalist group and the characteristics of capital accumulation by using political economy conceptual framework which based on Theory of State Domination of Railways, Suehiro Akira's Tripod Structure and J. Allen Witt's work. Dominant capitalist groups were divided into three groups according to the period and roles of dominance: state capitalist, domestic capitalist, and foreign capitalist.

The findings revealed that at the dominant railway capitalists at the beginning were foreign capitalist, who experienced in surveying and served for Siamese court, and state capitalist which hired foreign engineers to build state railways. Due to the end of all private railway concessions, the state capitalist monopolized and replaced railway operation from the foreign capitalist, but they later faced with unprofitability and delayed expansion of railway lines because of lacking capital for expansion. Thus, the government had to take out loans from international financial capitalists, which unexpectedly came with certain conditions to the borrowers. Foreign capitalists also gained urban transit concessions in Bangkok to resolve the traffic congestion issue. However, a delay in construction led to the conflict between state capitalist and domestic-private capitalist; as a result, they failed in every project. In contrast, the state offered railway concessions to domestic capitalists, even state or private capitalists, and they had been successfully carrying railway projects until operating, although during the construction there were several problems including late construction, routes changing, and bankruptcy after the economic crisis in 1997.

Field of Study: Political Economy

Student's Signature

Academic Year: 2017

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

ในระหว่างที่ผู้เขียนกำลังพัฒนาโครงร่างวิทยานิพนธ์ เรื่อง ความคิดเสรีภาพของฟรีดริช ไฮเอค (Friedrich Hayek) แต่ก็ได้รับความเห็นจากคณาจารย์ทางด้านเศรษฐศาสตร์การเมืองว่า เรื่องนี้มีผู้ที่ศึกษาไว้ประมาณหนึ่งแล้ว การศึกษาในเรื่องอื่นน่าจะเป็นสิ่งที่ท้าทายและเป็นประโยชน์กับผู้เขียนมากกว่า และด้วยความสนใจส่วนตัวในเรื่องการขนส่ง ผู้เขียนจึงได้รับคำแนะนำจาก ผศ.ดร.กฤษณี มุทธากุลิน ให้ศึกษาระบบรางในไทยแบบช่วงยาวเพื่อให้เห็นพลวัตแบบที่ รศ.แล ดิลกวิทยรัตน์ ได้ใช้งานของ Suehiro Akira เป็นเอกสารหลักในการสอนวิชาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและวัฒนธรรมไทย ถือเป็นการจุดประกายความสนใจใหม่ให้กับผู้เขียนในเวลาที่เวลาใกล้จะหมดลง ประกอบกับที่ ผศ.ดร.ธานี ชัยวัฒน์ ได้เสนอเงื่อนไขการเป็นนิสิตในที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ว่าต้องทำงานอย่างเข้มข้นและได้ทำให้เห็นถึงการเป็นนักวิจัยที่ทันสมัย นอกจากนั้น ศ.ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา ยังได้พาไปค้นคว้าข้อมูลเอกสารชั้นต้นจากสำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผู้เขียนขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้คำชี้แนะ

ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ศ.ดร.วรเวศม์ สุวรรณระดา รศ.ดร. ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ รศ.ดร.ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ และ ผศ.ดร.ธานี ชัยวัฒน์ ที่ได้อนุเคราะห์เวลามาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยกลุ่มทุนระบบรางไทย ซึ่งนอกจากจะให้ความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ทั้งในทางกรอบแนวคิดทฤษฎีแล้ว ยังให้ข้อสังเกตในการตั้งคำถามกับกลุ่มทุนระบบรางในเชิงลึกอย่างครอบคลุม ตั้งแต่การสอบโครงร่างวิจัยจนกระทั่งเสร็จสมบูรณ์ เป็นวิทยานิพนธ์ และขอขอบคุณเป็นพิเศษโดยเฉพาะอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่เปิดโอกาสให้ผู้เขียนได้สร้างกรอบการอธิบายด้วยตนเอง นอกจากนั้นยังได้ให้โอกาสในการทำงานวิชาการ ทั้งการเป็นผู้ช่วยนักวิจัย การปรับปรุงหลักสูตร และการแสวงหาความรู้ใหม่ๆที่ไม่เคยสนใจมาก่อน

การเขียนวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะสำเร็จไม่ได้ถ้าหากปราศจากความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ เจ้าหน้าที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักปลัดกระทรวงคมนาคม ที่อำนวยความสะดวกในการค้นคว้าข้อมูล นอกจากนั้นยังได้รับคำปรึกษาและคำแนะนำอย่างมากจากคุณวิภัส เลิศรัตนรังสี และ อ.ตฤณ ไอยรา ซึ่งเป็นผู้ที่แลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องระบบรางกับผู้เขียนเสมอมา รวมทั้งกำลังใจจากมิตรสหายจาก CBEE SIAM-lab สถาบันวิจัยสังคมจุฬาฯ (CUSRI) เพื่อนเศรษฐศาสตร์การเมือง จุฬาฯ คุณภัสวีร์ หล่อตระกูลงาม และเหล่ามิตรสหายระหว่างการเดินทาง

สารบัญ

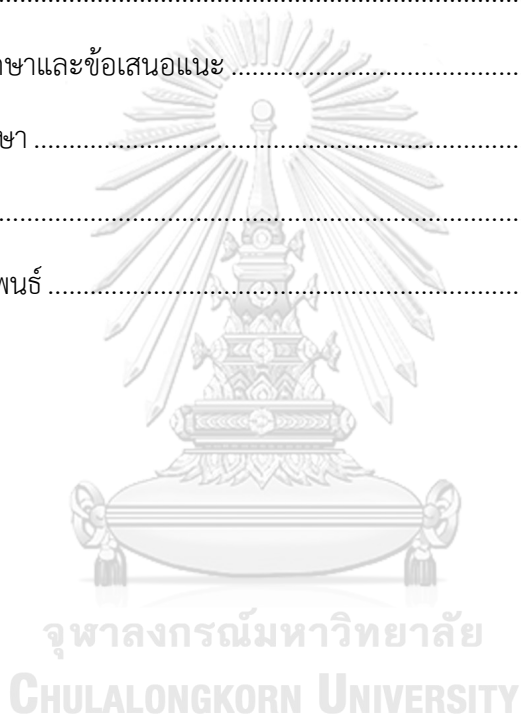
	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	12
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา	12
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	19
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	19
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	19
1.5 วิธีการศึกษา.....	19
1.5.1 กลุ่มทุนที่เกี่ยวข้องในแต่ละยุค.....	20
1.5.2 การแบ่งยุคการพัฒนาระบบรางไทย	23
1.6 โครงสร้างของวิทยานิพนธ์.....	24
บทที่ 2 กรอบแนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์	25
2.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา	25
2.1.1 ทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination of Railways).....	27
2.1.2 แนวคิดม้าสามขา (Tripod Structure).....	29
2.1.3 พัฒนาการของแนวคิดชนชั้นวิภาช	30
2.1.4 การใช้แนวคิดต่างๆในการเพื่อตอบคำถามวิจัย	35
2.2 วรรณกรรมปริทัศน์	35
2.2.1 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบรางไทย.....	35
2.2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มทุนในไทย	38

บทที่ 3 การก่อตั้งของกลุ่มทุนระบบรางในสยาม พ.ศ. 2398-2443.....	44
3.1 ความเคลื่อนไหวในการขอสัมปทานระบบราง	45
3.2 กำเนิดระบบรางจากกลุ่มทุนต่างชาติ	48
3.2.1 ความเคลื่อนไหวรถไฟชานเมืองสายแรก “หัวลำโพง-ปากน้ำ”	50
3.2.2 กำเนิดรถรางสยามโดยทุนต่างชาติ.....	58
3.3 กลุ่มทุนระบบรางราชสำนักกับการพัฒนาเส้นทางระยะไกล	63
3.3.1 การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายโคราช.....	65
3.3.2 รถไฟสายใต้กับความอ่อนแอของกลุ่มทุนต่างชาติ	70
74	
3.3.3 เส้นทางรถไฟสายเหนือ บ้านภาชี-ลพบุรี-ปากน้ำโพ	75
3.4 สรุป	76
บทที่ 4 การควบรวมทุนระบบราง และการขยายทุนโดยรัฐไปยังภูมิภาค พ.ศ. 2443-2484	77
4.1 แนวนโยบายระบบรางของรัฐบาลสยาม	77
4.2 กฎหมายการควบคุมระบบราง	79
4.3 การขยายเส้นทางของกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติ.....	80
4.3.1 การขยายเส้นทางรถราง.....	81
4.3.2 การควบรวมกิจการรถรางต่างชาติ.....	84
4.3.3 การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นของรถไฟปากน้ำ	89
4.4 กลุ่มทุนขุนนางในระบบรางสยาม	90
4.4.1 รถไฟสายพระพุทธบาท.....	90
4.4.2 รถไฟชานเมืองสายบางบัวทอง.....	94
4.5 การควบรวมระบบรางของทุนต่างชาติและทุนขุนนาง	98
4.5.1 การควบรวมรถไฟสยามมหาชัยและรถไฟสายแม่กลอง.....	98

รูปภาพ 16 แผนที่ทางรถไฟสายคลองสาน-มหาไชย ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. ร.5 ยธ.35.....	100
รูปภาพ 17 แผนที่แสดงบริเวณแนวทางรถไฟทางเชื่อมวัดสิงห์-ตลิ่งชัน ทางเชื่อมสมุทรสงคราม- ปากท่อ จุดที่จะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. คค. 0202/205.....	102
4.5.2 การรวบรวมรรางของทุนขุนนางและทุนต่างชาติ	103
4.6 การขยายเส้นทางรถไฟโดยทุนราชสำนัก.....	104
4.6.1 การจัดหาเงินกู้และการลงทุนของกรมรถไฟหลวง	104
4.6.2 การขยายเส้นทางรถไฟสายเหนือ.....	109
4.6.3 การขยายเส้นทางรถไฟสายอีสาน	110
4.6.5 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก	116
4.6.6 การรวบรวมกิจการรถไฟของกลุ่มทุนโดยรัฐ	121
4.6.7 แผนการขยายทุนผ่านโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่.....	122
4.8 สรุป	125
บทที่ 5 ระเบียบรายโดยรัฐภายใต้ทุนต่างประเทศ พ.ศ. 2488-2515.....	126
5.1 ทุนต่างชาติและเส้นทางรถไฟสายมรณะ	126
132	
5.2 การฟื้นฟูระบบรางหลังสงครามโลกครั้งที่ 2	133
5.2.1 ความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาและองค์การระหว่างประเทศ.....	133
5.2.2 แผนการก่อสร้างและขยายเส้นทางรถไฟ	136
5.2.3 การให้ความช่วยเหลือจากเยอรมันตะวันตกและญี่ปุ่น.....	140
5.3 การสิ้นสุดของกลุ่มทุนระบบรางเอกชน	149
5.3.1 การซื้อรถไฟสายปากน้ำและสายแม่กลองของกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐ	150

5.3.2 การเข้าดำเนินกิจการระบบรางและโรงไฟฟ้าของกลุ่มทุนโดยรัฐ	151
5.4 การผูกขาดระบบรางของกลุ่มทุนโดยรัฐ	153
5.4.1 การเปลี่ยนทางรถไฟเป็นถนนในกรุงเทพ.....	153
5.4.2 การเปลี่ยนโครงการก่อสร้างทางรถไฟเป็นถนนในต่างจังหวัด.....	158
5.5 สรุป	160
บทที่ 6 ทุนระบบรางโดยรัฐบาลแบบแยกส่วนและความล้มเหลวของทุนต่างชาติ พ.ศ. 2515-2535	161
6.1 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยในฐานะกลุ่มทุนระบบรางของรัฐ	163
6.2 การการลงทุนระบบรางของกลุ่ม Lavalin	168
6.3 กลุ่มทุนระบบรางฮ่องกง Hopewell Holdings.....	171
184	
6.4.1 การก่อสร้างเส้นทางชุมทางฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-สัตหีบ	185
6.4.2 การขยายเส้นทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด และ ชุมทางศรีราชา-แหลมฉบัง	186
6.4.3 การขยายเส้นทางรถไฟสายคลองสีเบ็ก-บ้านภาชี-แก่งคอย	187
6.5 สรุป	188
บทที่ 7 การร่วมทุนระหว่างรัฐ เอกชน และต่างชาติ พ.ศ. 2536-2558	189
7.1 การก่อตัวของกลุ่มทุนระบบรางเอกชนรายใหม่	189
7.1.1 ฐานทางธุรกิจของกลุ่มทุนเอกชน	189
7.1.2 การประมูลระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	192
7.1.3 การเปลี่ยนแปลงเส้นทางและสถานีซ่อมบำรุง	195
7.1.4 วิฤตเศรษฐกิจและการเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ	197
7.1.5 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มทุนเอกชนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น.....	201
7.2 การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ลงทุนระบบราง	202
7.2.1 รถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกโดยการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	203

7.2.2 ความร่วมมือระหว่างทุนโดยรัฐกับทุนการเงินญี่ปุ่น	208
7.2.3 การสะสมทุนของ BMCL	212
7.3 รถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ	213
7.3.1 การก่อตั้งบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย	216
7.3.2 การขยายทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย.....	217
7.4 สรุป	235
บทที่ 8 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	237
8.1 สรุปผลการศึกษา	237
รายการอ้างอิง	245
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	264



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา

การขนส่งถือเป็นกิจกรรมสำคัญของมนุษย์มาอย่างยาวนาน เป็นกิจกรรมที่มนุษย์ทุกคนไม่ว่าจะเคลื่อนที่ได้หรือไม่ก็มีส่วนเกี่ยวข้อง มนุษย์ได้แสวงหาสิ่งต่างๆเพื่อมาประทังชีพ โดยการลำเลียงจากสถานที่หนึ่งกลับมายังที่พักอาศัยเพื่อยังชีพ เมื่อมนุษย์รู้จักการเลี้ยงสัตว์จึงใช้สัตว์บางชนิดเป็นพาหนะในการลำเลียงสิ่งของ การขนส่งคน การแลกเปลี่ยนสิ่งของ การสำรวจ การท่องเที่ยว การแข่งขันเพื่อความเพลิดเพลิน รวมไปถึงการสร้างสิ่งมหัศจรรย์ที่ใช้เวลาในการก่อสร้างหลายสิบปี มนุษย์ได้พัฒนาภูมิปัญญาในการขนส่งสิ่งของขนาดมหึมา เช่น หินในการสร้างพีระมิด ก้อนอิฐจำนวนมหาศาล ในการสร้างสถาปัตยกรรม ความรู้และภูมิปัญญาในการขนส่งก็ได้ถูกส่งต่อมายังคนรุ่นต่อมา แม้การขนส่งจะมีประโยชน์ต่อผู้คนจำนวนมาก แต่บางครั้งการขนส่งก็เป็นการทำลายเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน เช่น การทำสงคราม ซึ่งเป็นการขนส่งผู้คนและยุทโธปกรณ์ไปทำห้ันอีกฝ่ายหนึ่ง

ศตวรรษที่ 15 ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการปฏิวัติการขนส่ง (Transportation Revolution)¹ ในยุโรปที่มีนัยสำคัญกว่าช่วงที่ผ่านมา ไม่ก็กลายเป็นวัสดุสำคัญขั้นต้นในการทำเรือ รถม้า และรถลาก การขนส่งทางเรือมีการพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เนื่องจากมีการพัฒนาการต่อเรือ เพิ่มขนาดเรือให้ใหญ่ขึ้น ไซ้ใบเรือจำนวนมากขึ้นและหลากหลายขนาด เรือขนาดใหญ่สามารถฝ่าพายุในท้องทะเล ทำให้สามารถบรรทุกสินค้าไปขายได้จำนวนมาก ในช่วงดังกล่าว การค้าถือว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญมาก เนื่องจากการขยายการค้าของสังคมศักดินา ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้า การเติบโตของเมืองท่าที่สำคัญๆและการสะสมความมั่งคั่งของรัฐ อันเป็นที่มาของแนวคิดพาณิชย์นิยม (Mercantilism) ในทางเศรษฐศาสตร์การเมือง นอกเหนือจากไม้ที่มีอิทธิพลในการพัฒนาการขนส่งแล้ว ลมและน้ำก็ถือเป็นพลังที่สำคัญในการสัญจร มีการขุดคลองจำนวนมากเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการคมนาคมในเมืองใหญ่ เช่น มิลาน ลอนดอน

¹ James E. Vance, Jr., *Capturing the horizon: The historical geography of transportation* (New York: Harper & Row, 1986), p. 12.

แม้จะมีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางบก แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของภูมิอากาศ เรือจะแล่นในคลองได้ก็ต่อเมื่อระดับน้ำเพียงพอ ส่วนการใช้สัตว์ลากจูงก็ต้องอาศัยอากาศที่ดีไม่มีฝนตกหนัก ในเยอรมนีได้มีการคิดค้นระบบรางไม้ (Wagonways) ขึ้นในศตวรรษที่ 16 ส่วนประกอบของรถลากทั้งล้อเลื่อนและตัวรถทำจากไม้ ใช้สัตว์เป็นพาหนะในการลากจูงเพื่อใช้ในการขนส่งแร่จากเหมือง ในอังกฤษก็มีบันทึกการประดิษฐ์ระบบรางไม้วอลลาตัน (Wollaton Wagonway) โดยฮันติงดอน โบมอ (Huntingdon Beaumont) ซึ่งเป็นรางที่เก่าแก่ที่สุดในปี 1604 เพื่อใช้ในการขนส่งถ่านหินในเมืองนอตทิงแฮม ส่วนในเวลส์ก็มีการคิดค้นการใช้ระบบรางไม้และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เป็นครั้งแรกในปี 1807 ซึ่งเป็นลักษณะรถราง ต่อมาได้มีการสร้างรางในลักษณะดังกล่าวในเมืองอื่นๆ เช่น นอร์ธัมเบอร์แลนด์ ไทน์ ยอร์กเชียร์ และแชนฟีลด์² การเกิดขึ้นของระบบรางไม้ถือเป็นก้าวสำคัญก่อนที่จะนำไปสู่การพัฒนาการระบบรางในยุคถัดมา

การปฏิวัติอุตสาหกรรมช่วงแรกในอังกฤษเมื่อปลายศตวรรษที่ 18 ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของโลก มีการค้นพบความรู้ทางวิทยาศาสตร์ที่เป็นพื้นฐานของการพัฒนาอุตสาหกรรมสองอย่าง คือ ถ่านหินและเหล็ก³ มีการผลิตเหล็กเพื่อนำไปต่อยอดเป็นเครื่องจักรที่ใช้แรงดันไอน้ำแทนแรงงานคน ซึ่งใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงในการเผาไหม้ เครื่องจักรไอน้ำถูกนำไปใช้ในโรงงานทอผ้า ส่วนระบบรางที่ใช้ในเหมืองแร่และเหมืองถ่านหินได้มีการนำเอาเหล็กมาใช้แทนไม้ ทั้งรางและล้อของรถราง ไม้ซึ่งเดิมเคยเป็นวัสดุสำคัญในการประกอบยานพาหนะในช่วงก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรมนั้นหมดความสำคัญลงไป⁴ แรกเริ่มใช้แรงงานสัตว์ในการลากจูง ต่อมาพัฒนาเป็นรถจักรไอน้ำขนาดเล็กซึ่งคิดค้นโดยจอห์น เบลนคินซอป (John Blenkinsop) และ แมทธิว เมอร์เรย์ (Matthew Murray) ใช้กับรถรางสายมิดเดิลตัน (Middleton Railway) ในปี ค.ศ. 1812 นอกจากนั้นจอร์จ สตีเฟนสัน (George Stephenson) ได้พัฒนารถจักรไอน้ำให้กับรถไฟสายคาร์ลิงตัน-สต็อกตัน ในการขนส่งสิ่งของและเปิดให้บริการกับประชาชนอย่างเป็นทางการในปี 1825⁵ ส่วนรถไฟสายลิเวอร์พูล-แมนเชสเตอร์ ซึ่งเป็นรถไฟสมัยใหม่สายแรกที่อนุญาตให้วิ่งเฉพาะรถจักร พร้อมทั้งระบบอาณัติสัญญาณและตารางเวลาที่

² Bill Laws, *Fifty Railways that Changed the Course of History* (Newton Abbot: David and Charles, 2015), p. 9.

³ Phyllis Deane, *The First Industrial Revolution* (Cambridge: Cambridge University Press, 1967), p. 76.

⁴ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century* (Los Angeles: The University of California Press, 1986), p. 2.

⁵ Eric J. Hobsbawm, *Industry and Empire: From 1750 to the Present Day* (London: Penguin Books, 1969), p. 70.

ชัดเจนก็เปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1830⁶ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปกลับทั้งสองเมืองในเวลาหนึ่งวัน

การปฏิวัติอุตสาหกรรมในอังกฤษช่วงที่สองในช่วงครึ่งหลังของศตวรรษที่ 19 มีการนำเหล็กมาใช้ในการต่อเรือและรถไฟ ในช่วงนี้ถือได้ว่าเป็นยุคของรถไฟ (The Railway Age) การพัฒนาระบบรางทำให้มีความต้องการเหล็กเป็นจำนวนมาก รถไฟกลายเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สุดของอุตสาหกรรมเหล็ก จนกระทั่งการสร้างรางถึงจุดสูงสุดในปี ค.ศ. 1847 รวมระยะทางได้ 6,500 ไมล์ เมื่อถึง ค.ศ. 1850 การขยายโครงข่ายรางในอังกฤษเริ่มอึมตัวและเริ่มระยะทางของรางรถไฟเริ่มลดลง อังกฤษจึงได้หันมาส่งออกเหล็กไปยังต่างประเทศ⁷ รวมถึงรางและรถไฟที่ส่งออกไปขายยังประเทศภาคพื้นทวีปยุโรปและสหรัฐอเมริกา การขยายโครงข่ายรถไฟส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมือง สถานที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟมีการเจริญเติบโต ต่อมาอังกฤษได้พัฒนารถไฟใต้ดินเป็นแห่งแรกของโลก เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1863 เดินรถในลอนดอนและย่านใกล้เคียง

นอกเหนือจากอังกฤษที่เป็นชาติแรกในการพัฒนาระบบรางสมัยใหม่ ประเทศอื่นๆในภาคพื้นทวีปยุโรปที่พัฒนาอุตสาหกรรมก็มีการวางแผนระบบราง เนเธอร์แลนด์ถือเป็นประเทศแรกในภาคพื้นทวีปยุโรปที่เปิดให้บริการรถไฟอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1839 เส้นทางสายแรกก่อสร้างจากอัมสเตอร์ดัมไปยังเมืองฮาร์เล็ม (Haarlem) เนเธอร์แลนด์ใช้เวลาในการพัฒนาระบบรางสมัยใหม่หลังจากที่อังกฤษเปิดให้บริการรถไฟสายแรกเพียงเก้าปี แต่การก่อสร้างก็ต้องว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาด้านรถไฟจากอังกฤษ ในฝรั่งเศสมีการพัฒนาระบบรางในช่วงยุคจักรวรรดิที่สอง ค.ศ. 1852-1871 มีการสร้างรถไฟหลายสายเป็นเครือข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศ ซึ่งมีปารีสเป็นศูนย์กลางการเดินทาง รัฐบาลเป็นผู้วางรางรถไฟแล้วให้เอกชนเช่ารางรถไฟแล้วจัดหาหัวรถจักรและรถพ่วงมาให้บริการ⁸ ส่วนเยอรมนีมีภูมิภาคที่ไม่สามารถพัฒนาการขนส่งทางน้ำได้เทียบเท่าอังกฤษ จึงต้องสร้างโครงข่ายระบบรางที่ครอบคลุมทุกเมืองทั่วประเทศ แรกเริ่มเอกชนเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างระบบราง ต่อมามีการร่วมทุนกับรัฐและบางครั้งรัฐก็ลงทุนเอง ในที่สุดรัฐได้ทยอยซื้อทางรถไฟจนกลับมาเป็นของรัฐทั้งหมดในปี ค.ศ. 1919⁹ ในช่วงแรกเยอรมนีต้องนำเข้ารางรถไฟ หัวรถจักร และรถพ่วงจาก

⁶ Eric J. Hobsbawm, *Industry and Empire: From 1750 to the Present Day* (London: Penguin Books, 1969), p. 112.

⁷ Phyllis Deane, *The First Industrial Revolution* (Cambridge: Cambridge University Press, 1967), p. 113.

⁸ ฉัตรทิพย์ นาถสุภา, *ประวัติศาสตร์การปฏิวัติอุตสาหกรรมเปรียบเทียบ* (กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์, 2549), หน้า 35.

⁹ Ibid, หน้า 56-57.

ต่างประเทศ ต่อมาได้มีการพัฒนารางรถไฟและเครื่องจักรเพื่อทดแทนการนำเข้าจนสามารถส่งออกได้สำเร็จ

การล่าอาณานิคมของประเทศผู้บุกเบิกการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส และ เนเธอร์แลนด์ในศตวรรษที่ 19 ทำให้ประเทศดังกล่าวก้าวขึ้นมามีบทบาทในเศรษฐกิจโลกแทนที่สเปน และโปรตุเกส โดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บางกรณีใช้ความรุนแรงในการล่าเมืองขึ้น ส่วนอีกหลายกรณีใช้การเจรจาต่อรองจนผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจโลกที่ขับเคลื่อนด้วยวิถีการผลิตแบบทุนนิยม ประเทศเจ้าอาณานิคมแสวงหาความมั่งคั่งจากอาณานิคมโดยการซื้อวัตถุดิบในราคาถูกกลับไปผลิตยังประเทศตนเอง เพื่อนำกลับไปขายในตลาดโลกรวมถึงอาณานิคม นอกจากการแสวงหาความมั่งคั่งแล้ว ประเทศเจ้าอาณานิคมได้นำเอาแนวคิดการวางระบบโครงสร้างพื้นฐานสมัยใหม่ในอาณานิคม¹⁰ เช่น ไฟฟ้า ประปา การติดต่อสื่อสาร การคมนาคม โดยเฉพาะระบบขนส่งทางรางที่เป็นการลงทุนโดยต่างชาติ นายทุนต่างชาติมักจะเป็นผู้บุกเบิกลงทุนระบบรางในอาณานิคมหรือประเทศด้อยพัฒนา เนื่องจากคาดการณ์ว่าลงทุนในประเทศตัวเองจะให้ผลตอบแทนที่ต่ำกว่า¹¹

ระบบรางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เริ่มต้นในช่วงครึ่งหลังของศตวรรษที่ 19 รถไฟสายแรกก่อสร้างในเกาะชวาซึ่งเป็นอาณานิคมของดัตช์ ก่อสร้างจากเมืองเซอมารัง (Semarang) ซึ่งเป็นเมืองท่ามายังเมืองยอกยาคาร์ต้า (Yogyakarta) โดยบริษัทรถไฟเนเธอร์แลนด์อินดีส์ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1867 ต่อมา มีการขยายเส้นทางรถไฟไปอีกหลายเมือง เช่น ปัตตาเวีย (จาการ์ต้า) บอกอร์ สุบารายา จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1900 เกาะชวามีโครงข่ายทางรถไฟโดยประมาณ 3,000 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีความหนาแน่นที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้¹² ต่างจากในยุโรปที่การพัฒนาขยายเส้นทางรถไฟอยู่ในช่วงถดถอย เนื่องจากมีการพัฒนาการขนส่งทางถนนและรถยนต์ได้กลายเป็นพาหนะหลักในการเดินทางของประชาชน

นอกเหนือจากรถไฟในชวา พม่าซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษก็ได้มีการพัฒนาระบบรางในปี ค.ศ. 1877 ในลักษณะรถไฟระยะไกลวิ่งระหว่างเมือง โดยก่อสร้างจากเมืองย่างกุ้งไปยังเมืองแปร (Prome or Pyay) ในเขตหงสาวดี หลังจากนั้นได้มีการขยายเส้นทางรถไฟไปยังเมืองอื่นๆ ได้แก่ ตอง

¹⁰ Dean Forbes, *Asian Metropolis: Urbanisation and the Southeast Asian City* (Melbourne: Oxford University Press, 1996), p.38.

¹¹ William Ashworth, *A Short History of the International Economy Since 1850* (New York: Longman, 1987), p. 209.

¹² Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 3.

อู มันทาเลย์ และมิตจีนา (Myitkyina) ภายในปี ค.ศ. 1900 รวมระยะทางรถไฟในพม่าได้ 1,800 กิโลเมตร¹³ ลาว เวียดนาม กัมพูชาซึ่งในขณะนั้นเป็นอาณานิคมของฝรั่งเศสภายใต้ชื่อ อินโดจีน ก็ได้มีการพัฒนาระบบรางในโคชินไชนา กล่าวคือ ตอนใต้ของเวียดนามในปัจจุบัน ก่อสร้างจากไซ่ง่อนไปยัง หมี่เธอ (Mytho) เปิดให้ใช้อย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1885 ต่อมาได้ก่อสร้างเส้นทางใหม่ในฮานอย เช่นเดียวกับที่รถไฟสายแรกในบริติชมาลายาได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. 1855 เดินทางจากเมืองไทปิง (Taiping) ไปยังพอร์ตเวลด์ (Port Weld) หรือ กัวลา เซเปตัง (Kuala Sepetang) ในปัจจุบัน ภายหลังจากได้ขยายเส้นทางไปยัง กัวลา ลัมเปอร์ และเมืองอื่นๆ ส่วนในฟิลิปปินส์ซึ่งเป็นอาณานิคมของสเปนได้มีการเปิดให้บริการรถไฟสายแรกในเกาะลูซอนในปี ค.ศ. 1892 โดยเดินทางจาก มะนิลาไปยังเมืองดากูปัน (Dagupan)¹⁴ จากกำเนิดของรถไฟในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วง ศตวรรษที่ 19 จะเห็นได้ว่า หลังจากทีรถไฟสมัยใหม่สายแรกในอังกฤษเปิดใช้ในปี ค.ศ. 1830 ได้ใช้เวลาถึง 37 ปี กว่าที่รถไฟสายแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เจ้าอาณานิคมก็มีการพัฒนาระบบรางในอาณานิคมทั้งหมด

การวางแผนและการพัฒนาระบบรางของสยามในขณะนั้น เกิดขึ้นล่าช้ากว่าเมืองอื่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้ชาติตะวันตกจะยื่นข้อสัมปทานในการก่อสร้างทางและเดินทางในช่วงศตวรรษที่ 19 ทั้งแผนก่อสร้างทางรถไฟบริเวณคอคอตกกระในปี ค.ศ. 1859 โดยชาวอังกฤษ หรือ แผนการก่อสร้างทางรถไฟของฝรั่งเศสและอังกฤษที่มีเส้นทางผ่านมายังดินแดนสยามในทศวรรษ 1860 รัฐบาลสยามได้ปฏิเสธแผนดังกล่าว เนื่องจากรัฐบาลเกรงว่าจะอังกฤษและฝรั่งเศสจะยึดครองดินแดนที่ทางรถไฟผ่าน โดยการขนทหารและยุทโธปกรณ์ด้วยรถไฟมายึดครองดินแดน นอกจากนี้รัฐบาลสยามยังเกรงว่าหากให้สัมปทานกับชาติใดชาติหนึ่ง อีกชาติหนึ่งจะอ้างสิทธิดังกล่าวในการขอสัมปทานก่อสร้างต่อรัฐบาลสยาม¹⁵ เว้นแต่การก่อสร้างรรางสายแรกในกรุงเทพฯที่รัฐบาลสยามให้สัมปทานแก่ชาวต่างชาติ

ระบบรางของไทยเกิดขึ้นครั้งแรกจากการลงทุนของชาวต่างชาติ โดยอัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส (Alfred John Loftus)* นักสำรวจชาวอังกฤษ และ อองเดร ดูว์ เพลซี เดอ รีเชอลิเยอ (André du

¹³ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 5.

¹⁴ *ibid*, p. 6.

¹⁵ *ibid*, p. 9.

* อัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส (Alfred John Loftus) เกิดเมื่อปี ค.ศ. 1836 ที่เมืองดาร์ลิงตัน อังกฤษ ซึ่งเป็นเมืองที่มีการใช้รถรางเป็นเมืองแรกๆในเกาะอังกฤษ ลอฟตัสได้เป็นลูกเรือในกองเรืออังกฤษที่แล่นไปสำรวจยังนิวซีแลนด์ ภายหลังจากที่กลับจากนิวซีแลนด์ได้รับการเลื่อนยศเป็นกัปตันลอฟตัส ต่อมาเข้ารับราชการกับราชสำนักสยามเป็นหัวหน้าสำรวจแผนที่ทางทะเล ผลงานของลอฟตัสทำ

Plessis de Richelieu)^{16**} เป็นที่รู้จักกันในชื่อ กัปตันรีเชอลิเยอ (Commodore de Richelieu) ทหารชาวเดนมาร์กซึ่งเป็นผู้บัญชาการทหารเรือของกองทัพเรือสยาม ได้สัมปทานก่อสร้างระบบราง และเดินรถราง 7 สาย รถรางสายแรกเริ่มจากบางคอแหลมมาสิ้นสุดที่ท่าเตียนโดยวางรางผ่านถนนเจริญกรุง รถรางในช่วงแรกใช้ม้าลากซึ่งเกิดปัญหาอย่างมาก เนื่องจากสภาพอากาศร้อนชื้น ทำให้รถรางที่ใช้ม้าลากนั้นไม่มีประสิทธิภาพ จนกระทั่งมีการสร้างโรงไฟฟ้าและเปลี่ยนจากการใช้ม้าลากมาเป็นการใช้กระแสไฟฟ้าในการขับเคลื่อนรถราง จากนั้นก็ได้มีการขยายเส้นทางไปยังถนนและสถานที่สำคัญ ได้แก่ สามเสน ดุสิต หัวลำโพง¹⁷ นอกจากรถรางในเมืองแล้วยังมีแผนการขอสัมปทานขยายเส้นทางในชานเมืองไปยังปากน้ำสมุทรปราการ สมุทรสาคร และสมุทรสงคราม

หลังจากที่มีเปิดใช้รถรางในกรุงเทพฯ รัฐบาลสยามได้ลงทุนก่อสร้างรถไฟระยะไกลไปยังโคราช โดยระยะแรกเป็นการก่อสร้างจากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยา เปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1897 ส่วนการก่อสร้างระยะที่สองจากอยุธยาถึงโคราชเปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1900 นอกเหนือจากรถไฟสายอีสาน รัฐบาลมีแผนการสร้างรถไฟไปทุกภูมิภาค ทั้งเส้นทางรถไฟสายเหนือโดยเริ่มจากแก่งคอยไปสิ้นสุดที่เชียงใหม่ ใช้ระยะเวลาก่อสร้างถึง 24 ปี รถไฟสายใต้ซึ่งเริ่มจากบางกอกน้อยไปยังเพชรบุรีเริ่มก่อสร้างในปี ค.ศ. 1899 และเปิดให้บริการในปี ค.ศ. 1903 ต่อจากนั้นได้สร้างส่วนต่อขยายไปยังสงขลา ซึ่งมีทางแยกไปยังปาดังเบซาร์ ในปี ค.ศ. 1918 และ สุโขทัย-ลพบุรี ในปี ค.ศ. 1921 เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟของบริษัทสยามายา ซึ่งรถไฟสายใต้ถือว่าเป็นรถไฟระหว่างประเทศสายแรกของไทย ภายหลังจากเปลี่ยนแปลงการปกครองมีการขยายทางรถไฟเป็นจำนวนมาก ทั้งเส้นทางหลักในภาคอีสานที่เชื่อมต่อจากโคราชไปอุบลราชธานีในแกวอีสานใต้ และจากโคราชไปยังหนองคาย รถไฟสายตะวันออกไปยังสระแก้ว อีกทั้งมีเส้นทางสายเล็กๆที่เชื่อมระหว่างเมือง เช่น สวรรค์โลก ระนอง กันตัง

ปัญหาการขาดทุนของธุรกิจรถรางที่ไม่สามารถแข่งขันกับรถประจำทางซึ่งมีทั้งรถจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายและรถประจำทางเถื่อน อีกทั้งนโยบายสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยใน

ให้สมเด็จพระราชินีวิกตอเรียพระราชทานบรรดาศักดิ์ให้เป็นเซอร์ (Sir) ส่วนพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานยศและบรรดาศักดิ์เป็น นายนาวาเอกพระนิเทศชลธี

** อองเดร ดูว์ เพลซี เดอ รีเชอลิเยอ (André du Plessis de Richelieu)¹⁶ เป็นที่รู้จักกันในชื่อ กัปตันรีเชอลิเยอ (Commodore de Richelieu) เป็นทหารชาวเดนมาร์กเชื้อสายฝรั่งเศส ภายหลังจากวิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บัญชาการทหารเรือของกองทัพเรือสยาม ได้รับพระราชทานยศและบรรดาศักดิ์เป็น พลเรือโท พระยาชลยุทธโยธินทร์

¹⁷ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 19-20.

การจรรยา (Fine sight policy) ของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์¹⁸ ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงกับการพัฒนาระบบรางอย่างมาก รัฐไม่เพียงแต่ตัดงบประมาณในการพัฒนาระบบรางและไม่ต่อสัญญาสัมปทานของรถราง รวมถึงรถไฟชานเมืองของเอกชน แต่รัฐได้สนับสนุนการขนส่งทางถนน มีการสร้างถนนไปยังทุกภูมิภาคทั้งถนนทางหลวงที่มีช่องสัญญาณสี่ช่องทางและถนนลูกรังในชนบท บางเส้นทางมีการสร้างถนนขนานกับทางรถไฟ อีกทั้งมีการรื้อรางของรถรางที่ใช้ร่วมกับถนนออก แล้วปรับปรุงเพื่อให้มีช่องการเดินรถที่เพิ่มขึ้น ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาการขนส่งทางถนนได้กลายเป็นการขนส่งหลักภายในประเทศ อีกทั้งมีการเคลื่อนย้ายทุนอุตสาหกรรมยานยนต์จากต่างชาติเข้ามาตั้งโรงงานประกอบรถในไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2503 มีการผลิตเพื่อส่งออกและขายภายในประเทศ โดยเฉพาะยอดขายภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง¹⁹ ยิ่งทำให้มีการสร้างถนนสายใหม่ๆเป็นจำนวนมาก

การเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติและการพัฒนาอุตสาหกรรมในไทยส่งผลให้การจราจรในกรุงเทพติดขัดอย่างมาก ทำให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเมือง รวมไปถึงการศึกษารถไฟความเร็วสูงในช่วงก่อนที่จะเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ พ.ศ. 2540 แม้จะมีการศึกษาและการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ แต่การก่อสร้างรถไฟไฮโวลต์ก็ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากการก่อสร้างไม่คุ้มหน้า อีกทั้งการลอยตัวค่าเงินบาทในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ นำไปสู่การบอกลีกสัญญาสัมปทานกับผู้รับเหมา กว่าที่จะได้ใช้รถไฟฟ้าในเมืองต้องรอไปจนถึงโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า BTS แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2542 ต่อเนื่องด้วยรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในปี พ.ศ. 2547 และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งได้แบ่งเบาการจราจรบนท้องถนนได้บ้าง แต่โครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้ายังคงไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของกรุงเทพ

เมื่อมองประวัติศาสตร์ช่วงยาวแล้วจะพบว่าระบบรางไทยมีการพัฒนาช้ากว่าประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีขนาดเศรษฐกิจใกล้เคียงกัน แม้มีการพัฒนาระบบรถรางเดินรถในเมืองซึ่งต่อมาได้มีการยกเลิก มีการสร้างรถไฟวิ่งระหว่างจังหวัด รถไฟลอยฟ้า รถไฟใต้ดิน แต่รูปแบบของระบบรางดังกล่าวก็ใช้ระยะเวลาในการพัฒนานานและขยายโครงข่ายได้ไม่มากนัก แผนการพัฒนา ระบบรางก็ไม่ได้เป็นไปตามแผน ส่งผลกระทบต่อรัฐและประชาชนทั้งคุณภาพ ต้นทุนค่าก่อสร้าง การ

¹⁸ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 147-149.

¹⁹ พัทรี สิริโรส, “การเมืองว่าด้วยการลงทุนของญี่ปุ่นและการกำหนดนโยบาย : วิเคราะห์อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย” ใน *พลวัตนโยบายสาธารณะจากรัฐ เอกชน สู่ประชาชน* (กรุงเทพฯ: คปไฟ, 2557), หน้า 162.

บริหารจัดการ การวางผังเมือง นอกเหนือจากความล่าช้าแล้ว ยังมีความล้มเหลวของโครงการก่อสร้างรถไฟในอดีตที่ผ่านมา เพราะฉะนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าศึกษาว่ากลุ่มทุนที่พัฒนาระบบรางมีความเป็นมาอย่างไร รวมไปถึงปฏิสัมพันธ์กับรัฐซึ่งเป็นผู้มีอำนาจในสัญญาสัมปทานว่าเป็นอย่างไร และเหตุใดปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวจึงทำให้การพัฒนาระบบรางล่าช้า

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มทุนกับรัฐในการพัฒนาระบบรางไทยตั้งแต่กำเนิดรรางในสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึง พ.ศ. 2558
2. เพื่ออธิบายพัฒนาการของลักษณะทุนระบบรางในปัจจุบัน โดยเน้นศึกษาผ่านสัญญาสัมปทานและฐานทางธุรกิจของกลุ่มทุนที่ได้รับ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาระบบรางรูปแบบต่างๆในไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2398 ซึ่งเป็นปีที่ระบบเศรษฐกิจไทยในขณะนั้นเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมโลกโดยการลงนามในสนธิสัญญาเบาริง จนถึง พ.ศ.2558 อันเป็นปีที่ผู้รับสัมปทานเดินรถควบรวมกิจการรถไฟเข้ากับธุรกิจอื่น

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจศึกษาพัฒนาการระบบรางในไทย โดยเฉพาะความเป็นมาของกลุ่มทุนที่ได้รับสัมปทานระบบรางว่ามีความร่วมมือหรือความขัดแย้งอย่างไร นอกจากนั้นยังเป็นการเสนอกรอบการวิเคราะห์กลุ่มทุนระบบรางในไทยที่สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆได้

1.5 วิธีการศึกษา

การศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบรางไทยเป็นการศึกษาประวัติศาสตร์ช่วงยาวตั้งแต่กำเนิดรรางในสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงปัจจุบัน โดยเน้นศึกษากลุ่มทุนที่มีปฏิสัมพันธ์กับรัฐผ่านการรับสัญญาสัมปทาน จึงต้องใช้วิธีการศึกษาทางประวัติศาสตร์ (Historical Method) ซึ่งเป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยการค้นหาเอกสารหลักฐานที่เป็นข้อมูลชั้นต้น (Primary Data) จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ หน่วยงานราชการ รวมทั้งเอกสารดั้งเดิมที่มีการเผยแพร่ออนไลน์ นอกจากนั้นยังมีการศึกษาเอกสารที่เป็นข้อมูลชั้นรอง (Secondary Data) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ศึกษาข้อมูล

ขั้นต้นและตีความแล้ว เพื่อสร้างกรอบแนวคิดในการศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบราง จึงต้องมีการศึกษาเอกสารชั้นรองที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. กลุ่มทุนที่เกี่ยวข้องในแต่ละยุค
2. การแบ่งยุคการพัฒนาประเทศไทย

1.5.1 กลุ่มทุนที่เกี่ยวข้องในแต่ละยุค

จากการศึกษาของ Ichiro Kakizaki ทั้งสองชิ้นพบว่า กลุ่มทุนต่างชาติมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบราง ในระบบรรางนั้นกลุ่มทุนต่างชาติได้ขอสัมปทานการเดินทาง โดยเป็นทั้งผู้ลงทุน ผู้ก่อสร้าง และผู้ประกอบการ เนื่องจากกลุ่มทุนภายในประเทศขณะนั้นยังขาดความเชี่ยวชาญในการก่อสร้างทางรถไฟ ต่อมากลุ่มทุนขุนนางได้ขอสัมปทานการเดินทางแข่งกับกลุ่มทุนต่างชาติ แต่ด้วยการเสนอผลตอบแทนให้กับรัฐในระดับสูง กลุ่มทุนขุนนางจึงประสบกับการขาดทุนและไม่สามารถแข่งขันได้ ภายหลังจากกลุ่มทุนต่างชาติได้จดทะเบียนบริษัทในไทยโดยมีชาวต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้น ในส่วนของระบบรถไฟ รัฐบาลไทยในขณะนั้นได้ว่าจ้างต่างชาติสำรวจและก่อสร้างทางรถไฟสายแรก กรุงเทพฯ-โคราช ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นผู้ลงทุนเอง มีการก่อตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้นมาดูแลกิจการ เมื่อรัฐบาลต้องการขยายเส้นทางรถไฟแต่เงินทุนไม่เพียงพอ การก่อสร้างล่าช้ากว่ากำหนด รัฐบาลจึงได้กู้ยืมจากธนาคารอังกฤษและฝรั่งเศส ในการก่อสร้างรถไฟสายเหนือและสายอื่นๆ ต่างชาติเองก็มีความพยายามที่จะขอสัมปทานเดินรถไฟระหว่างเมือง เช่น โครงการรถไฟสายคอขวดกระ แต่รัฐบาลก็ไม่ได้อนุมัติสัมปทาน

การปฏิวัติ 2475 ส่งผลให้เกิดการพัฒนาโดยใช้ถนนเป็นตัวนำ (Roadway-oriented development) ทำให้เกิดนายทุนรถโดยสารประจำทาง เช่น รถเมล์นายเลิศ ประชาชนนิยมใช้รถโดยสารประจำทางมากกว่ารถราง อีกทั้งการก่อสร้างถนนเริ่มขยายไปสู่ปริมณฑลและต่างจังหวัด ทำให้เกิดธุรกิจรถประจำทางวิ่งระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ซึ่งเป็นการแข่งขันกันกับกิจการรถรางและรถไฟโดยตรง สงครามโลกครั้งที่ 2 ได้สร้างความเสียหายให้แก่ระบบรางของไทยอย่างมาก โรงไฟฟ้ารางรถไฟ สะพานข้ามแม่น้ำถูกทำลาย ส่งผลให้รัฐบาลไทยต้องกู้เงินจากธนาคารโลกเพื่อบูรณะฟื้นฟูกิจการรถไฟ หนึ่งในเงื่อนไขที่สำคัญของธนาคารโลก คือ ต้องแปรรูปกิจการรถไฟให้เป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการขยายกิจการและทำกำไร ความเสียหายจากสงครามโลกยังส่งผลต่อกิจการรถราง ซึ่งประสบกับปัญหาขาดทุน ไม่สามารถแข่งกับรถโดยสารสาธารณะได้จนต้องขายกิจการให้กับรัฐ ในที่สุดรถรางก็ถูกยกเลิกไปในช่วงสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ที่มี

นโยบายสร้างความจัดระเบียบเมืองให้ดูสวยงาม โดยการนำเอารางออกแล้วขยายถนน ในช่วงนี้ จะเห็นว่าทุนต่างชาติในการพัฒนาระบบรางหมอดิถีพลลงไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐ เหลือเพียงทุนรัฐวิสาหกิจที่รัฐเป็นเจ้าของ

การพัฒนาการขนส่งโดยใช้การก่อสร้างถนนเป็นตัวนำได้ทำให้การพัฒนาระบบรางต้องหยุดชะงักและถูกลดความสำคัญลงไป รถยนต์ส่วนบุคคลและรถประจำทางสาธารณะถือเป็นการขนส่งหลักของประชาชน จนกระทั่งเกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนักในกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้าในเมือง (Urban Railway) จึงถูกนำมาเป็นตัวเลือกในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในช่วงทศวรรษ 1970 มีการจัดทำแผนโครงการสร้างรถไฟฟ้าในเมืองโดยบริษัทต่างประเทศที่สนใจ เช่น บริษัททาลาลิน จากประเทศแคนาดา แต่ก็ต้องล้มเลิกโครงการไปเนื่องจากรัฐบาลประสบปัญหาโครงการสร้างทางการเงิน งบประมาณที่บานปลาย และการคำนวณค่าใช้จ่ายที่ผิดพลาด จนกระทั่งมีการอนุมัติสัญญาสัมปทานโครงการก่อสร้างรถไฟยกระดับกรุงเทพ หรือ โครงการรถไฟไฮสปีด ซึ่งบริษัทไฮสปีดเป็นผู้กู้เงินมาลงทุนก่อสร้างและได้รับสิทธิในการบริหารจัดการ แต่แล้วโครงการก่อสร้างก็เกิดความล่าช้า ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ได้ และข้อผิดพลาดในการทำสัญญาที่ไม่มีการระบุว่าการก่อสร้างจะต้องแล้วเสร็จเมื่อใด ทำให้รัฐบาลบอกเลิกสัญญาสัมปทานกับบริษัทไฮสปีด ในช่วงนี้ จะเห็นได้ว่าการพัฒนาระบบขนส่งทางรางโดยกลุ่มทุนต่างชาตินั้นไม่ประสบความสำเร็จ อีกทั้งมีข้อผิดพลาดในการทำสัญญา และความเสียหายที่ตามมาอีกมหาศาล

แม้จะเกิดความล้มเหลวในการพัฒนารถไฟฟ้าในเมืองในยุคที่ผ่านมา แต่ก็ได้มีการผลักดันจากกรุงเทพมหานคร โดยพลตรีจำลอง ศรีเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในขณะนั้น ได้อนุมัติสัญญาสัมปทานก่อสร้างและจัดการเดินรถให้แก่บริษัท รถไฟฟ้าธนายง จำกัด ของนายศิริ กาญจนพาสน์ ซึ่งเป็นสัญญาสัมปทานแบบ จัดหาเงินทุนก่อสร้าง-บริหารการเดินรถ-ขายต่อให้กับรัฐ (Build-Operate-Transfer: BOT) โดยบริษัทรถไฟฟ้าธนายง ลงทุนทั้งหมด จนกระทั่งก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายแรกในไทย นอกจากนั้นยังมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือ MRT ซึ่งให้บริการโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ Airport Rail Link อยู่ภายใต้การเดินรถโดย บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทั้งสองโครงการมีการเปิดประมูลการก่อสร้างและเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในช่วงนี้ซึ่งใกล้เคียงกับ BTS ในยุคนี้ จะเห็นได้ว่ากลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศมีบทบาทในการพัฒนาระบบรางโดยเฉพาะรถไฟฟ้าในกรุงเทพและได้สิทธิในการบริหารกิจการ รัฐวิสาหกิจเองก็มีการตั้งบริษัทลูกขึ้นมาเดินรถ

หลังจากที่ระบบขนส่งรถไฟฟ้าในเมืองได้กลายเป็นที่นิยมของประชาชนทำให้มีการขยายเส้นทางการเดินรถออกไปหลายเส้นทาง อีกทั้งมีการสำรวจและอนุมัติการก่อสร้างเส้นทางใหม่ เช่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง เตปูน-บางใหญ่ นอกจากนี้รถไฟฟ้าแล้วยังมีการเสนอโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อเชื่อมกับหัวเมืองใหญ่ในภาคต่างๆ ซึ่งประเทศที่มีการพัฒนาระบบขนส่งทางรางได้ให้ความสนใจในการลงทุน พยายามเข้ามามีอิทธิพลในการกำหนดนโยบาย เช่น จีน ญี่ปุ่น ถือได้ว่ากลุ่มทุนต่างประเทศน่าจะเป็นตัวแสดงที่สำคัญในการพัฒนาระบบรางยุคนี้

ส่วนงานที่ศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยช่วงยาว เช่น งาน Capital Accumulation in Thailand 1855-1985 ของ Suehiro Akira²⁰ แบ่งยุคโดยใช้การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจการเมืองซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงกลุ่มทุนที่มีบทบาททางด้านนี้ ยุคที่หนึ่ง ตั้งแต่การทำสนธิสัญญาเบาริงในปี 1855 จนถึงก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครองปี 1932 ยุคที่สอง หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองจนถึงรัฐประหารปี 1947 ยุคที่สามตั้งแต่การรัฐประหารปี 1947 ถึงช่วงก่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมปี 1957 และยุคที่สี่เป็นยุคพัฒนาอุตสาหกรรมซึ่งมีการแบ่งยุคย่อยเป็นสองช่วง คือ ยุคที่กลุ่มทุนต่างชาติมีบทบาทนำ และยุคต่อมาที่กลุ่มทุนภายในประเทศมีบทบาทนำ

ในงานของวรุฒิ จำลองนาค²¹ ได้มีการศึกษาถึงพัฒนาการของกลุ่มทุนไทย โดยใช้เกณฑ์ในการแบ่งยุคที่คล้ายกับงานของ Akira แต่ศึกษามาจนถึงช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 แบ่งออกเป็น 5 ระยะ คือ ระยะที่หนึ่ง พ.ศ. 2398-2475 เป็นระยะที่เศรษฐกิจไทยถูกผนวกเข้ากับเศรษฐกิจโลกซึ่งทุนจากยุโรปและนายทุนชาวจีนมีบทบาทนำ ระยะที่สอง พ.ศ. 2475-2500 เป็นระยะที่ทุนนิยมโดยรัฐมีบทบาทนำ ทุนขุนนางมีอิทธิพลกำหนดนโยบายเศรษฐกิจของประเทศ ระยะที่สาม พ.ศ. 2500-2530 เป็นช่วงที่เปิดรับการลงทุนจากต่างชาติ ในช่วงแรกทุนต่างชาติมีบทบาทนำ แต่ในช่วงหลังทุนภายในประเทศเริ่มมีบทบาทมากขึ้น ระยะที่สี่ พ.ศ. 2531-2540 เป็นระยะที่เกิดกลุ่มทุนใหม่ๆ นอกเหนือจากทุนอุตสาหกรรมและทุนธนาคาร ระยะที่ห้า พ.ศ. 2540-2548 เป็นระยะที่มีการฟื้นตัวหลังจากที่กลุ่มทุนประสบกับวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจการเมืองไทยอย่างมาก กลุ่มนายทุนขนาดใหญ่สามารถจัดตั้งพรรคการเมืองและได้รับชัยชนะในการเลือกตั้ง ทำให้กลุ่มนายทุนขนาดใหญ่สามารถยึดครองอำนาจรัฐได้

²⁰ Suehiro Akira, *Capital Accumulation in Thailand 1855-1985* (Chiang Mai: Silkworm Books, 1996).

²¹ วรุฒิ จำลองนาค, “ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับกลุ่มทุนผูกขาดในบริบทเศรษฐกิจการเมืองไทย” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548).

1.5.2 การแบ่งยุคการพัฒนากระบวนรางไทย

ในงาน Trams Buses and Rails: The History of Urban Transportation in Bangkok 1886-2010 ของ Ichiro Kakizaki มีการแบ่งการศึกษาตามกำเนิดและวิวัฒนาการของรูปแบบการขนส่งสาธารณะในเมือง ได้แก่ รถราง รถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้า ออกเป็น 6 ช่วง คือ 1. ทศวรรษ 1880-1900 เป็นช่วงที่มีการขอสัญญาสัมปทานการก่อสร้างและเดินรถโดยต่างชาติ ซึ่งรัฐพยายามเข้ามาต่อรองส่วนแบ่งกำไรจากเอกชน 2. ทศวรรษ 1910-1930 เป็นช่วงที่ทำการขยายเส้นทางรถรางอย่างมาก พร้อมกับการเกิดขึ้นของธุรกิจรถประจำทางซึ่งคู่แข่งกับรถรางโดยตรง 3. ทศวรรษ 1940-1950 เป็นช่วงที่อยู่ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง ระบบขนส่งในกรุงเทพและปริมณฑลได้รับผลกระทบจากสงคราม ทำให้รัฐมีบทบาทในการฟื้นฟูบูรณะและซื้อคืนกิจการเอกชนมาเป็นของรัฐ 4. ทศวรรษ 1960-1970 เป็นช่วงที่รถรางนั้นถูกยกเลิกไป อีกทั้งมีการควบคุมรถโดยสารประจำทางให้เป็นของรัฐ 5. ทศวรรษ 1970-1990 เป็นช่วงที่มีการเสนอแผนรถไฟในเมืองหลายโครงการ สามารถผลักดันให้เป็นโครงการและเปิดใช้อย่างเป็นทางการสำเร็จในช่วงนี้ และ 6. ทศวรรษ 2000 เป็นสิบปีแห่งความสับสนของการกำหนดนโยบายขนส่งในเมือง การขยายเส้นทางต้องประสบกับการต่อสู้ของหน่วยงานต่างๆ

งานอีกชิ้นของ Kakizaki คือ Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways มีการแบ่งช่วงการศึกษาตามลักษณะของการใช้รถไฟไทยอันเป็นผลมาจากบริบททางประวัติศาสตร์ไทยในแต่ละช่วง เช่น การสร้างรัฐชาติสมัยใหม่ สงครามโลก การก่อสร้างถนนมิตรภาพ การเกิดขึ้นของรถไฟฟ้า ออกเป็น 5 ช่วง คือ 1. ทศวรรษ 1880-1910 เป็นช่วงเริ่มการก่อสร้างทางรถไฟโดยรัฐรถไฟเปรียบเหมือนรถไฟการเมืองซึ่งใช้สร้างรัฐชาติสมัยใหม่ 2. ทศวรรษ 1920-1930 เป็นช่วงที่นิยมรถไฟการเมืองนั้นหมดไป สามารถขยายเส้นทางออกไปได้เกือบทุกภูมิภาค 3. ทศวรรษ 1940-1950 เป็นช่วงที่ประสบกับสงครามโลกครั้งที่สอง รถไฟถูกใช้เป็นรถไฟทางทหาร ภายหลังสงครามระบบรถไฟได้รับความเสียหายอย่างมาก รัฐบาลต้องกู้เงินมาบูรณะซ่อมแซม 4. ทศวรรษ 1960-1980 เป็นช่วงที่รถไฟได้รับการพัฒนาน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับงบประมาณการก่อสร้างถนน และ 5. ทศวรรษ 1990-2000 เป็นช่วงที่มีแนวคิดการก่อสร้างรถไฟในเมืองและต้องการยกระดับการขนส่งทางราง

เพราะฉะนั้น ในการศึกษาการพัฒนากระบวนรางในไทยควรใช้เกณฑ์การแบ่งยุคจากกำเนิด การขยายตัว และการยกเลิกของรูปแบบของระบบรางอันได้แก่ รถราง รถไฟ รถไฟฟ้า โดยอาจใช้

บริบททางเศรษฐกิจการเมืองเป็นเกณฑ์ในการแบ่งยุคย่อยในรูปแบบของระบบรางวัลระบบ ที่มีวิวัฒนาการมายาวนานหรือมีการขยายโครงข่ายอย่างรวดเร็ว

1.6 โครงสร้างของวิทยานิพนธ์

ในการเขียนวิทยานิพนธ์เล่มนี้ได้มีการแบ่งเนื้อหาออกเป็น 8 บท ในบทที่สองจะเป็นการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและการเสนอกรอบการวิเคราะห์กลุ่มทุนระบบรางวัลในไทย ส่วนการวิเคราะห์กลุ่มทุนระบบรางวัลตั้งแต่ พ.ศ. 2430 จนถึง พ.ศ. 2558 ได้แบ่งออกเป็น 5 บท โดยแต่ละบทเป็นการแบ่งเนื้อหาตามการเปลี่ยนแปลงของกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ แม้ในบางบทที่ต่อเนื่องกันจะดูเหมือนว่าการนำของกลุ่มทุนไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลง แต่บริษัทผู้รับสัมปทานหรือองค์กรรัฐที่รับผิดชอบได้มีพลวัตเป็นรายใหม่ ส่วนในบทสุดท้ายจะเป็นการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะทางทฤษฎี



บทที่ 2

กรอบแนวคิดและวรรณกรรมปริทัศน์

2.1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

แม้ว่าเศรษฐศาสตร์การเมือง (Political Economy)* ได้ปรากฏขึ้นเป็นครั้งแรกในงาน Traite de l'economie politique (1615) ซึ่งเป็นผลงานของ Antoine de Montchretien นักเศรษฐศาสตร์การเมืองชาวฝรั่งเศส²² ซึ่งเศรษฐศาสตร์การเมืองนั้นเป็นวิชาที่เกิดขึ้นมาก่อนเศรษฐศาสตร์ (Economics) “เศรษฐศาสตร์การเมืองคืออะไร?” และ “อะไรคือเศรษฐศาสตร์การเมือง?” ยังคงเป็นคำถามที่มีการถกเถียงถึงคำจำกัดความที่สามารถอธิบายได้อย่างครอบคลุม นับตั้งแต่เศรษฐศาสตร์การเมืองคลาสสิกในยุคของอดัม สมิธ เดวิด ริคาร์โด เศรษฐศาสตร์แบบมาร์กซิสต์ เศรษฐศาสตร์สถาบัน เศรษฐศาสตร์แบบเคนส์ เศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิก มาจนถึงเศรษฐศาสตร์การเมืองสมัยใหม่ รวมไปถึงความเป็นศาสตร์ (Discipline) ว่าเศรษฐศาสตร์การเมืองมีพัฒนาการอย่างไรและได้รับการยอมรับมากแค่ไหนในปัจจุบัน

การศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองมีวิธีการแสวงหาคำตอบได้หลายแนวทาง ขึ้นอยู่กับจุดสนใจของผู้เขียน ความเหมาะสมของเรื่องที่สนใจ และแนวทางการศึกษาที่เหมาะสม ไม่มีการแบ่งแนวทางการศึกษาแบบตายตัว แต่ละแนวทางก็มีการนิยามความหมายของเศรษฐศาสตร์การเมืองที่แตกต่างกัน การแบ่งแนวทางการศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองนั้นก็ถูกแบ่งเป็นหลายแนวทาง ในงานเขียนของ ไกรยุทธ ธีรตยาคินันท์²³ และ อนุสรณ์ ลิ้มมณี²⁴ ได้แบ่งแนวทางการศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองสมัยใหม่ (Modern Political Economy) ที่คล้ายคลึงกัน โดยแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่ 1. แนวทางเศรษฐศาสตร์ของมาร์กซ์และนีโอมาร์กซิสต์ ที่เน้นวิพากษ์ระบบทุนนิยม 2. แนวทางนีโอ

* แรกเริ่ม Political Economy ปรากฏในงานเขียนภาษาไทยด้วยคำว่า *รัฐนิเวทยา* ในหนังสือรชดาภิเษกซึ่งจัดพิมพ์ขึ้นในปี ร.ศ. 113 โดยกรมศึกษาธิการ ซึ่งธนศ อาภรณ์สุวรรณ มองว่าเป็นบทความชิ้นแรกที่พูดถึงเศรษฐศาสตร์การเมืองโดยตรงครั้งแรก เมื่อพิจารณาคำว่า “รัฐ” รวมกับ “นิติ” จะมีความหมายใกล้เคียงกับ “โพลิติกส์” มากที่สุด ส่วนเศรษฐกิจหรือเศรษฐศาสตร์ยังไม่มีแนวคิดค้นขึ้นมา จนกระทั่งมีการนำเอางานเขียนทรัพยากรศาสตร์ขึ้นต้น เล่ม 1 ของพระยาสุรียานุวัตร ซึ่งตีพิมพ์ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2454 มาตีพิมพ์ใหม่ในชื่อ เศรษฐวิทยาขึ้นต้น แต่ไม่ปรากฏปีพิมพ์ ต่อมาพระยาสุรียานุวัตรได้เขียนทรัพยากรศาสตร์ เล่ม 3 ชื่อ เศรษฐกิจและการเมือง ตีพิมพ์ใน พ.ศ. 2477

²² ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์, เศรษฐศาสตร์การเมืองและทฤษฎีสังคมวิพากษ์ (ขอนแก่น: หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557), หน้า 132.

²³ ไกรยุทธ ธีรตยาคินันท์, การพัฒนา การเมือง และสังคม (กรุงเทพฯ: บุญศิริการพิมพ์, 2545).

²⁴ อนุสรณ์ ลิ้มมณี, ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองยุคปัจจุบัน (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์รามคำแหง, 2550), หน้า 24-30.

คลาสสิกและการตัดสินใจเลือกของส่วนรวม (Public Choice) ที่มีการประยุกต์เอาทฤษฎีเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิกมาใช้อธิบายพฤติกรรมทางการเมือง 3. แนวทางการศึกษาเชิงสถาบันและปฏิสัมพันธ์ของเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งเป็นการศึกษาประวัติศาสตร์ความสัมพันธ์ต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อปัจจัยทางการเมืองและเศรษฐกิจ

นอกจากนี้ยังมีงานของพรณี บัวเล็ก²⁵ ที่เป็นการศึกษาบทสำรวจสถานะความรู้การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย ได้มีการสำรวจงานเขียนเชิงประจักษ์ทั้งงานเขียนภาษาอังกฤษและภาษาไทยพบว่า การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยมี 2 ลักษณะใหญ่ๆ คือ การศึกษาที่ใช้ทฤษฎีและไม่ใช้ทฤษฎี จุดเปลี่ยนที่สำคัญคือการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยนับตั้งแต่ทศวรรษ 2490 จนถึง 2550 สามารถแบ่งกรอบแนวคิดและวิธีการศึกษาเป็น 9 แนวทาง คือ 1. การศึกษาแนวพรรณนาวิเคราะห์ของนักประวัติศาสตร์ 2. การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีความขัดแย้ง 3. การศึกษาโดยใช้วิธีการผลิตแบบเอเชีย 4. การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นและเศรษฐกิจชุมชน 5. การศึกษาเพื่อหาคักยภาพหรือพลังภายในสังคมไทย 6. การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีนีโอคลาสสิก 7. การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีพึ่งพิง 8. การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองแบบผสม และ 9. การศึกษาแนวนักหนังสือพิมพ์

เมื่อใช้เกณฑ์การแบ่งแนวทางการศึกษาของไกรยุทธและอนุสรณ์ สามารถนำเอาวิธีการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยบางวิธีของพรณี บัวเล็ก มาจัดกลุ่มได้ดังนี้ 1. แนวทางเศรษฐศาสตร์ของมาร์กซ์และนีโอมาร์กซิสม์ ประกอบไปด้วย การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีความขัดแย้ง ซึ่งใช้ลัทธิมาร์กซ์ (Marxism) และลัทธิเหมา (Maoism) เป็นทฤษฎีในการศึกษา การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีวิธีการผลิตแบบเอเชีย (Asiatic Mode of Production) 2. แนวทางนีโอคลาสสิก ซึ่งเป็นการศึกษาโดยใช้ทฤษฎีความเจริญเติบโต (Growth Theory) หรือสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและอธิบายเศรษฐกิจไทย 3. แนวทางการศึกษาสถาบันและปฏิสัมพันธ์ ประกอบไปด้วย การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองแบบผสม ซึ่งเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจกับการเมืองโดยไม่ได้ยึดในทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่งอย่างเข้มงวด อีกทั้งใช้ความรู้ทางเศรษฐศาสตร์การเมืองหลายแนวในการวิเคราะห์ การศึกษาโดยใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองแบบผสมที่ศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและการเมืองนี้ จะถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบรางไทย ผ่านการใช้แนวคิดชนชั้นวิภาษ (Class-dialectic model) ของ J.

²⁵ พรณี บัวเล็ก, การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย : บทสำรวจสถานะความรู้ (กรุงเทพฯ: สยามปริทัศน์, 2555).

Allen Whitt แนวคิดม้าสามขา (Tripod Structure) ของ Suehiro Akira และทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination in Railways)

2.1.1 ทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination of Railways)

แม้ว่ากรอบการวิเคราะห์ของ Suehiro Akira ที่ได้ใช้ *Tripod Structure* ในการศึกษาพัฒนาการของเศรษฐกิจไทยซึ่งแบ่งกลุ่มทุนออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มทุนโดยรัฐ กลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศ และกลุ่มทุนเอกชนต่างประเทศ แต่ก็ศึกษาเฉพาะกลุ่มทุนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในระบบเศรษฐกิจไทย เช่น ภาคการเงินการธนาคาร ภาคการผลิต หรืออุตสาหกรรมเกษตร โดยที่ยังไม่ได้มีการศึกษาถึงกลุ่มทุนระบบรางในไทย เพราะฉะนั้นจึงต้องอาศัยงานชิ้นอื่นมาต่อยอดกรอบแนวคิด *Tripod Structure* เพื่อเติมเต็มให้พลังการวิเคราะห์มีน้ำหนักมากยิ่งขึ้น

ในงานเขียน *Politics as a Vocation* ของ มัคซ์ เวเบอร์ (Max Weber) ได้คำอธิบายลักษณะความเป็นรัฐสมัยใหม่หลังจากที่ได้มีการสถาปนาแนวคิดรัฐชาติ (Nation State) จากสนธิสัญญาเวสฟาเลียในปี ค.ศ. 1648 ว่า เมื่อกระบวนการสร้างรัฐให้สำเร็จเกิดจากความรุนแรง รัฐจึงเป็นผู้ผูกขาดการอำนาจทางกายภาพอย่างชอบธรรมในขอบเขตดินแดนของตนเอง²⁶ ซึ่งในอดีตก่อนที่จะมีรัฐชาติสมัยใหม่ได้สำเร็จมีผู้ที่สามารถกระทำความรุนแรงได้หลายกลุ่ม แต่เมื่อสถาปนารัฐรูปแบบใหม่ที่ให้อำนาจอธิปไตยสูงสุดแก่รัฐได้สำเร็จ รัฐจึงได้ผูกขาดใช้อำนาจผ่านสถาบันและกลไกของรัฐ กล่าวคือ ระบบราชการสมัยใหม่ที่มีการแบ่งหน้าที่ที่ชัดเจน โดยเฉพาะหน่วยงานด้านความมั่นคง เช่น กองทัพ ตำรวจ และข้าราชการฝ่ายปกครอง ซึ่งมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายพร้อมทั้งสามารถลงโทษผู้ที่ละเมิดกฎหมายได้ ถึงแม้ตัวบุคคลจะเป็นผู้ลงมือกระทำความรุนแรง แต่ก็กระทำในนามของรัฐซึ่งถูกรองรับโดยกฎหมาย²⁷

เพื่อรักษาไว้ซึ่งการใช้ความรุนแรงโดยรัฐอย่างชอบธรรม รัฐสามารถเสริมสร้างศักยภาพจากเครื่องมือทางเศรษฐกิจไม่ว่าจะเป็น การกำหนดอัตราภาษี การใช้จ่ายงบประมาณ หรือแม้แต่ลักษณะของระบบทุนนิยมในรัฐว่าควรให้กลุ่มทุนใดประกอบกิจการ กล่าวคือ รัฐเป็นเจ้าของหรือควรเป็นของเอกชน ซึ่งเวเบอร์มองว่าขึ้นอยู่กับเงื่อนไขเชิงสถาบันที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดกฎระเบียบในทาง

²⁶ Max Weber, *Politics as a Vocation*, trans. Rodney Livingstone (Cambridge MA: Hackett, 2004), p. 1.

²⁷ Ibid, p. 3.

กฎหมาย²⁸ ต่างจากแนวคิดของอดัม สมิท (Adam Smith) ที่มองว่ารัฐควรมีหน้าที่อย่างจำกัด (Minimal State) ที่พึ่งนำเงินภาษีที่จัดเก็บได้มาใช้จ่ายในการป้องกันประเทศ การบริหารงานยุติธรรม และการอุดหนุนเงินภาษีเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ เช่น การก่อสร้างถนน การขุดคลอง สำหรับการเดินเรือ หรือการก่อสร้างท่าเรือ ที่ควรสนับสนุนให้นายทุนการค้าเป็นผู้รับสัมปทาน ซึ่งอาจจะมีรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางแต่ไม่สามารถทำกำไรได้ รัฐจึงต้องใช้จ่ายเงินภาษีบางส่วนในการลงทุนหรืออุดหนุนเงินจำนวนน้อยแก่ผู้ที่ได้รับ²⁹

เมื่อมองระบบรางผ่านแนวคิดของเวเบอร์แล้ว ลักษณะของทุนที่ก่อตัวในอดีตจะเป็นตัวกำหนดรูปแบบขององค์กรทุนนิยมที่จะประกอบกิจการภายในรัฐ (Entrepreneurial Organization of Capital) กล่าวคือ สถาบันของรัฐจะเป็นคนกำหนดเงื่อนไขว่าใครจะได้ประกอบกิจการใดบ้าง ถ้าหากรัฐเข้มแข็ง (Strong State) มีทุนขนาดใหญ่ ก็สามารถที่จะลงทุนได้เองโดยไม่ต้องพึ่งทุนจากเอกชน แต่หากรัฐอ่อนแอและไม่สามารถเพิ่มศักยภาพได้ จะเป็นการสร้างเงื่อนไขให้ทุนเอกชนเข้ามาประกอบกิจการของรัฐมากยิ่งขึ้น³⁰ เพราะฉะนั้นการลงทุนเพื่อก่อสร้างและให้บริการระบบราง ถือเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความพิเศษ โดยรัฐสามารถอ้างเหตุแห่งความมั่นคงในการลงทุนสร้างระบบรางเพื่อใช้ความรุนแรงได้ เช่น การสร้างรถไฟเพื่อผนวกดินแดนต่างๆเข้าเป็นส่วนหนึ่งของรัฐ หรือหากเกิดบฏก็สามารถเปลี่ยนรถไฟโดยสารให้กลายเป็นรถไฟทางการทหารไปทำสงครามได้ นอกจากนั้นในยามปกติก็สามารถแสวงหารายได้จากค่าตั๋วโดยสารและการรับส่งพัสดุได้

ทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination of Railways) เป็นอธิบายกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐที่ทรงพลังมาเป็นระยะเวลายาวนาน ในช่วงปีทศวรรษ 1920 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการสร้างทางรถไฟทั่วโลกจำนวนมาก ส่งผลให้รัฐมีส่วนเกี่ยวข้องกับรถไฟทางไกลมากถึง 51 ชาติ จากทั้งหมด 65 ชาติ ไม่ว่าจะรัฐจะเป็นเจ้าของโดยตรงหรือเป็นผู้ให้บริการก็ตาม แต่ก็มีเพียงบาง

²⁸ Randall Collins, *Weber's Last Theory of Capitalism: A Systematization*, American Sociological Review Vol.45 (December 1980): 925-942

²⁹ Adam Smith, *The Wealth of Nations* (London: Bantam, 2003), p. 559-561.

³⁰ Randall Collins, *Weber's Last Theory of Capitalism: A Systematization*, American Sociological Review Vol.45 (December 1980): 925-942

ชาติที่เอกชนเป็นเจ้าของรถไฟ เช่น การก่อสร้างรถไฟสาย Trans Canada และอเมริกาที่เอกชนเป็นเจ้าของในช่วงแรก³¹

2.1.2 แนวคิดม้าสามขา (Tripod Structure)

แนวคิดม้าสามขาเป็นสมมติฐานที่ Suehiro Akira³² ใช้ในการอธิบายการสะสมทุนและพัฒนาการของนายทุนในไทย ตั้งแต่ช่วงหลังการทำสนธิสัญญาเบาริงซึ่งเป็นการผนวกไทยเข้ากับเศรษฐกิจโลกจนถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมในช่วงปี 1985 โดยให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมที่มีบทบาทนำ (Dominant Industry) ซึ่งเปรียบเสมือนระดับของเทคโนโลยีและกำลังการผลิตของสังคม อันจะเป็นตัวนำพาการพัฒนาไปสู่สังคมนายทุน เฉกเช่นประสบการณ์ของประเทศที่พัฒนาอุตสาหกรรมแล้ว อุตสาหกรรมที่มีบทบาทนำในไทยในช่วงแรกๆคือ อุตสาหกรรมที่มีฐานการผลิตจากทรัพยากรภายในประเทศเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมข้าว ธนาการและการขนส่งทางเรือ โดยที่การเติบโตทางเศรษฐกิจในแต่ละยุคนั้นมีอุตสาหกรรมที่มีบทบาทแตกต่างกัน

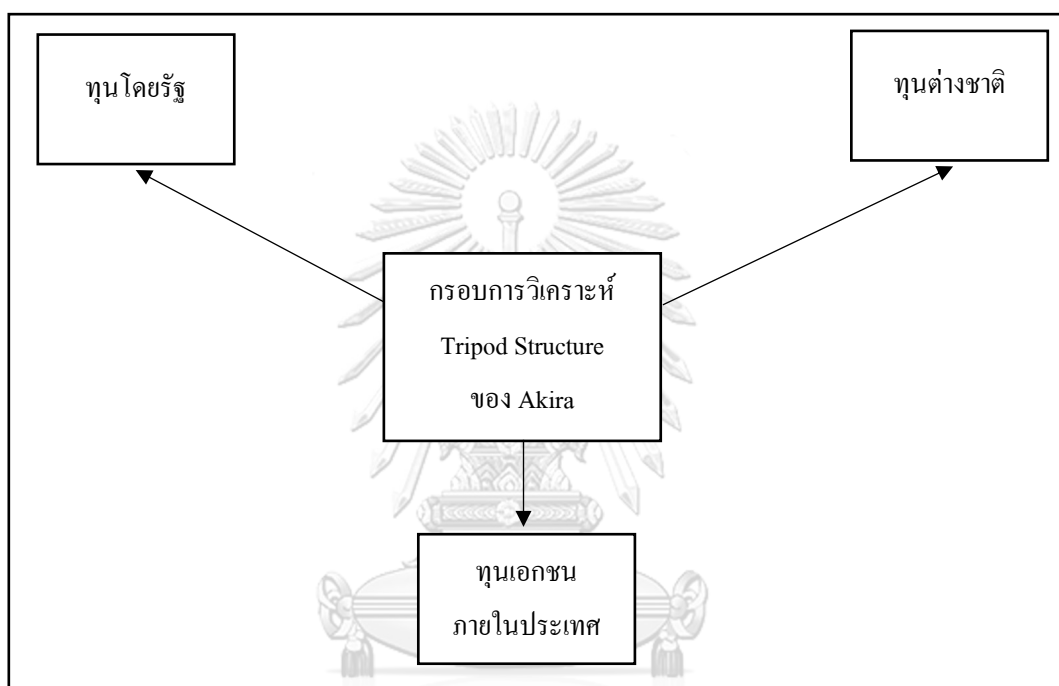
นอกเหนือจากอุตสาหกรรมที่มีบทบาทนำแล้ว Akira ได้ตั้งสมมติฐานต่อกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ (Dominant Capitalist Group) ในไทยซึ่งมีส่วนในการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม โดยที่โครงสร้างของม้าสามขา 3 กลุ่มหลัก ได้ก่อตัวขึ้นในทศวรรษ 1870 ถึง 1920 และมีบทบาทต่อเนื่องเรื่อยมา ประกอบไปด้วย 1. ทุนโดยรัฐ ประกอบไปด้วยรัฐวิสาหกิจ กิจการของรัฐ และทุนขุนนาง (Bureaucrat Capitalists) ซึ่งหมายถึงผู้นำทางการเมือง นายทหารระดับสูง และข้าราชการการเมืองที่มีส่วนในการบริหารและถือหุ้นในบริษัทต่างชาติ 2. ทุนเอกชนภายในประเทศ ซึ่งรวมถึงกลุ่มทุนจีนที่มีความเป็นไทย ได้แก่ กลุ่มทุนการเงิน กลุ่มทุนอุตสาหกรรม กลุ่มทุนการค้า 3. ทุนต่างชาติ ซึ่งรวมไปถึงบรรษัทการค้าข้ามชาติและบรรษัทธนาการข้ามชาติ ความเป็นพันธมิตรและความขัดแย้งของทั้งสามกลุ่มหลักได้เป็นตัวกำหนดรูปแบบการพัฒนายุทธศาสตร์ไทย การเติบโตของกลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศเกิดจากการแทรกแซงทางเศรษฐกิจโดยอำนาจทางการเมืองภายในและเงื่อนไขทางเศรษฐกิจที่เป็นพลังจากภายนอก

Suehiro Akira ยังได้จำแนกกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำในไทยเพื่อให้เห็นความแตกต่างด้วยเกณฑ์ดังต่อไปนี้ คือ 1. สัญชาติของผู้ถือหุ้นใหญ่ เช่น สัญชาติไทย จีน อเมริกัน ญี่ปุ่น และอื่นๆ 2. รูปแบบ

³¹ E. B. Biggar, "Government Ownership v. Private Ownership of Railways in Canada," *Journal of Political Economy* Vol. 25, No. 2 (February 1917): p. 148-182.

³² Suehiro Akira, *Capital Accumulation in Thailand 1855-1985* (Chiang Mai: Silkworm Books, 1996).

ความเป็นเจ้าของและระบบการถือครองกิจการ เช่น ถือครองโดยตัวบุคคล ครอบครัว บริษัท หรือรัฐ เป็นผู้ดำเนินการ 3. ฐานทางธุรกิจ เช่น การธนาคารและการเงิน การผลิต การค้า การบริการ จุดเปลี่ยนของแต่ละยุคอยู่ที่บางกลุ่มสามารถสะสมทุนได้มากกว่ากลุ่มอื่น และเนื่องด้วยการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจการเมืองของรัฐที่สำคัญ เช่น การทำสนธิสัญญาเบาริง การปฏิวัติ การทำรัฐประหาร อันนำมาสู่การสร้างพันธมิตรกับกลุ่มนายทุนบางกลุ่มที่ทำให้สามารถมีบทบาทนำในเศรษฐกิจไทยได้



รูปภาพ 1 กรอบการวิเคราะห์ Tripod Structure ของ Suehiro Akira

ปรับปรุงจาก: Suehiro Akira, *Capital Accumulation in Thailand 1855-1985* (Chiang Mai: Silkworm Books, 1996), p. 6.

2.1.3 พัฒนาการของแนวคิดชนชั้นวิภาช

แนวคิดชนชั้นวิภาชวิธถูกพัฒนาจากแนวคิดกลุ่มผลประโยชน์ (Interest Groups) เป็นแนวคิดที่พัฒนามาจากทฤษฎีกลุ่ม (Group Theory) และพหุนิยมทางการเมือง (Political Pluralism) ซึ่งถือว่าการเปลี่ยนแปลงแนวทางการวิเคราะห์การเมืองที่สำคัญหลังจากที่การศึกษาแนวทางพฤติกรรมศาสตร์และพฤติกรรมทางการเมือง (Political Behavior) มีอิทธิพลอย่างสูงในวงการรัฐศาสตร์อเมริกา การศึกษาพฤติกรรมทางการเมืองนั้นให้ความสำคัญกับการศึกษาผู้นำทางการเมือง (Political Leadership) และการศึกษาพฤติกรรมของกลุ่มคนเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ทางการเมือง แต่การศึกษาแนวนี้ไม่สามารถตอบคำถามต่อประเด็นกระบวนการทางการเมือง (Political Process)

ที่จะเกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มและองค์กร นักรัฐศาสตร์ยุคหลังพฤติกรรมศาสตร์จึงให้ความสำคัญกับการศึกษากลุ่มและพหุนิยมทางการเมือง กล่าวคือ กลุ่มในระบบการเมืองมีความแตกต่างหลากหลายและมีพลังทางการเมือง พร้อมทั้งลดทอนความสำคัญของปัจเจกบุคคล ซึ่งต่างจากแนวทางการศึกษาแบบพฤติกรรมทางการเมืองที่ยังคงให้ความสำคัญกับปัจเจกบุคคลหรือผู้นำทางการเมืองในฐานะหน่วยของการศึกษา (Unit of Study) ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกลุ่ม³³

การให้คำจำกัดความว่า *กลุ่มผลประโยชน์คืออะไร?* ถือเป็นที่ถกเถียงกันอย่างมากร การนิยามมีความหลากหลาย คำอธิบายหลักมองว่า กลุ่มผลประโยชน์ หมายถึง การรวมตัวของคนที่มีความวัตถุประสงค์และผลประโยชน์ที่คล้ายคลึงกันมาทำกิจกรรมร่วมกัน เพื่อให้ได้ผลประโยชน์เหล่านั้น และที่สำคัญต้องมีทัศนคติที่คล้ายคลึงกัน ทำให้ความเป็นสมาชิกของกลุ่มมีความแน่นแฟ้นมากกว่าความสัมพันธ์ของสมาชิกกลุ่มทั่วไป แต่ Anthony J. Nownes³⁴ ได้โต้แย้งแนวคิดกลุ่มผลประโยชน์แบบดั้งเดิมที่มุ่งวิเคราะห์เฉพาะกลุ่มที่เป็นทางการว่าเป็นการศึกษาที่คับแคบและเป็นปัญหาในการวิเคราะห์องค์กรทางการเมืองที่ไม่ได้มองถึงปัจเจกบุคคล เช่น การที่คนจำนวนมากเข้าร่วมสมาคมผู้เกษียณแห่งอเมริกา (American Association of Retired Persons) เป็นเพราะสมาชิกจะได้รับส่วนลดรถเช่า ประกัน และโรงแรม สมาชิกก็ได้มีการแบ่งปันเป้าหมายของเพื่อนสมาชิกด้วยกัน Nownes ให้นิยามกลุ่มผลประโยชน์ว่าเป็น *องค์กรไร้พรรค (any non-party organization)* กล่าวคือ องค์กรใดๆก็ตามที่พยายามมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐบาล ซึ่งต้องประกอบไปด้วย 1. ไม่สังกัดพรรคการเมือง หรือไม่เป็นส่วนหนึ่งของพรรคการเมือง 2. เป็นองค์กรที่เป็นทางการ กลุ่มที่ไม่มี การจัดตั้งไม่ถือว่าเป็นกลุ่มผลประโยชน์ 3. ต้องทำกิจกรรมทางการเมือง ซึ่งจะทำให้มีความเกี่ยวข้องกับการเมืองอย่างเป็นทางการ โดยที่กิจกรรมทางการเมืองที่ทำคือการวิ่งเต้น (Lobby) อันเป็นการสร้างอิทธิพลต่อการตัดสินใจของรัฐบาล

อีกหนึ่งประเด็นสำคัญที่ถกเถียงกัน *อะไรคือกลุ่มผลประโยชน์?* กล่าวคือ การจัดแบ่งกลุ่มผลประโยชน์และสถานะของกลุ่ม งานหลายชิ้นมีความเห็นตรงกันว่า การรวมกลุ่มที่เป็นทางการ มีกฎหมายรองรับการรวมกลุ่ม มีสถานที่ตั้งและผู้คนอย่างชัดเจนถือว่าเป็นกลุ่มผลประโยชน์ แต่การรวมกลุ่มแบบไม่เป็นทางการ ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มแบบหลวมๆชั่วคราวจะถือว่าเป็นกลุ่ม

³³ พงุทธิสาน ชุมพล, *ระบบการเมือง: ความรู้เบื้องต้น* (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556).

³⁴ Anthony J. Nownes, *Interest groups in American politics: Pressure and power* (New York: Routledge, 2013).

ผลประโยชน์หรือไม่ ในงานของพฤษิตาน ชุมพล³⁵ และงานของจุมพล หนิมพานิช³⁶ ได้อ้างถึงงานของ Gabriel Almond และ Bingham Powell ว่า การรวมกลุ่มแบบชั่วคราวที่แสดงออกทางการเมืองเพียงครั้งเดียวก็ถือเป็นกลุ่มผลประโยชน์ ต่างจากงานของ John R. Wright ที่จะพิจารณาจากเงื่อนไข 3 ประการ คือ 1. ชื่อของกลุ่มต้องไม่ปรากฏบนบัตรเลือกตั้ง ซึ่งกลุ่มผลประโยชน์ต่างจากพรรคการเมือง 2. มีการใช้ทรัพยากรของกลุ่มบางส่วนไปในการกดดันการตัดสินใจของสภาทั้งในระดับรัฐและระดับท้องถิ่น 3. จัดตั้งนอกหน่วยงานของรัฐซึ่งดูเหมือนเป็นการแสวงหาอิทธิพล เพื่อป้องกันการถูกจัดเป็นกลุ่มเดียวกับภาครัฐที่มีการผลักดันนโยบายเองผ่านหน่วยงานที่ตัวเองสังกัด แต่ งานของ John R. Wright³⁷ ก็เป็นการอธิบายที่คับแคบเมื่อเทียบกับงานของ Anthony J. Nownes ที่มองว่าภาครัฐเองก็ถือว่าเป็นกลุ่มผลประโยชน์อย่างหนึ่ง

กล่าวโดยสรุป กลุ่มผลประโยชน์ คือ การรวมกลุ่มเพื่อต้องการจะเข้าไปมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในทางการเมืองของรัฐบาล เพื่อให้รัฐบาลตอบสนองข้อเรียกร้องตามที่กลุ่มต้องการซึ่งถือเป็นผลประโยชน์ของกลุ่มตนเอง โดยจะต้องมีการแสดงออกทางการเมืองอย่างชัดเจนและไม่เป็นส่วนหนึ่งของพรรคการเมือง สมาชิกในกลุ่มอาจจะไม่เหมือนกันแต่มีผลประโยชน์ร่วมกัน อย่างไรก็ตาม การใช้กรอบการศึกษาแบบกลุ่มผลประโยชน์ให้ความสำคัญกับกลุ่มต่างๆ ในสังคมนั้นถูกท้าทายด้วยแนวคิดแบบชนชั้นวิภาษ (Class-dialectical model) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้รับอิทธิพลจากนีโอมาร์กซิสม์ ดังเช่นในงานของ J. Allen Whitt³⁸ ซึ่งทำเรื่อง Urban elites and mass transportation อันเป็นการศึกษาเชิงประจักษ์โดยเลือกพื้นที่สองเมืองใหญ่ในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

ในงานชิ้นนี้ Whitt ต้องการศึกษาการเมืองในระบบชนสองเมืองโดยศึกษาเปรียบเทียบเมืองในสหรัฐอเมริกาสองเมือง ได้แก่ ซานฟรานซิสโกและลอสแอนเจลิส โดยสร้างกรอบในการวิเคราะห์จากตัวแบบชนชั้นนำ (Elitist model) ซึ่งให้ความสำคัญกับชนชั้นนำที่อยู่ชั้นบนสุดของสายการบังคับบัญชาเชิงสถาบัน การเปลี่ยนแปลงสิ่งต่างๆเกิดจากชนชั้นนำเป็นผู้ดำเนินการเปลี่ยนแปลง ตัวแบบพหุนิยม (Pluralist model) ซึ่งเชื่อว่ากลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ คือ ส่วนประกอบพื้นฐานในทางการเมือง

³⁵ พฤษิตาน ชุมพล, *ระบบการเมือง : ความรู้เบื้องต้น* (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556).

³⁶ จุมพล หนิมพานิช, *กลุ่มผลประโยชน์กับการเมืองไทย : แนวเก่า แนวใหม่ และกรณีศึกษา* (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) 2552.

³⁷ John R. Wright, *Interest groups & congress: lobbying, contributions and influence* (Needham Heights MA: Allyn & Bacon, 1995).

³⁸ J. Allen Whitt, *Urban elites and mass transportation: the dialectics of power* (Princeton NJ: Princeton University Press, 1982).

อำนาจของกลุ่มขึ้นอยู่กับการผลักดันข้อเรียกร้องให้สำเร็จเป็นรูปธรรม และตัวแบบชนชั้นวิภาษ (Class-dialectical model) เป็นการวิเคราะห์สถาบันและชนชั้นทางสังคมที่ให้ความสำคัญกับชนชั้นย่อยในชนชั้นที่มีบทบาทนำ (subordinate classes in a dominant class) และเชื่อว่าจะมีความขัดแย้งทางชนชั้นในสถาบันทางสังคม โดยที่สถาบันทางสังคมนั้นจะให้ผลประโยชน์กับชนชั้นที่มีบทบาทนำ Whitt ใช้สามกรอบแนวคิดนี้เพื่ออธิบายข้อเสนอนโยบายที่เป็นการต่อสู้ของกลุ่มทุนและกลุ่มผลประโยชน์ซึ่งมีทั้งกลุ่มที่สนับสนุนและกลุ่มที่ต่อต้าน ส่งผลให้ผลลัพธ์ทางนโยบายของแต่ละโครงการที่ต่างกัน ทั้งประสบความสำเร็จและล้มเหลว อีกทั้งเป็นงานที่ศึกษาวิเคราะห์เชิงทฤษฎี (Theoretical Analysis) เพื่อต้องการชี้ให้เห็นถึงข้อจำกัดของกรอบแนวคิดต่างๆที่ใช้ในการศึกษา

จากการศึกษาพบว่า แผนโครงการทั้งห้าอันได้แก่ ระบบขนส่งมวลชนอ่าวซานฟรานซิสโก (Bay Area Rapid Transit: BART) แผนโครงการก่อสร้างเอ (Proposition A) ครั้งที่หนึ่ง แผนโครงการก่อสร้างที่ 18 (Proposition 18) แผนโครงการก่อสร้างที่ 5 (Proposition 5) และแผนโครงการก่อสร้างเอครั้งที่สอง โครงการทั้งหมดเกิดจากการหาเสียงทางการเมือง ชัยชนะและความล้มเหลวของแผนโครงการก่อสร้างขึ้นอยู่กับ การสนับสนุนของผู้มีสิทธิออกเสียงและการหยั่งเสียงประชาชน (Poll) โดยจะมีการลงขันวิ่งเต้น (lobby) จากกลุ่มทุนและกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับแผนโครงการ ความสำเร็จในการสร้างระบบขนส่งมวลชนอ่าวซานฟรานซิสโก (Bay Area Rapid Transit: BART) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้า ถูกขับเคลื่อนโดยกลุ่มผลประโยชน์ที่มีอิทธิพลในใจกลางเมืองซานฟรานซิสโกในทศวรรษ 1970 ส่วนแผนโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในลอสแอนเจลิสนั้น กลุ่มธุรกิจในลอสแอนเจลิสมีความเหนียวแน่นน้อยกว่าซานฟรานซิสโกและแตกกระจายกันไปตามย่านของเมือง ทำให้ไม่สามารถผลักดันโครงการได้สำเร็จ ยกเว้นการก่อสร้างทางหลวงที่ประสบความสำเร็จจากการวิ่งเต้นโดยการจ่ายเงินในการวิ่งเต้นที่มากกว่าผู้ที่สนับสนุน ซึ่งเป็นการลงขันโดยบริษัทน้ำมันที่ไม่เห็นด้วยกับแผนโครงการก่อสร้างที่ 18 การที่ไม่ประสบความสำเร็จในการผลักดันแผนโครงการ Whitt มองว่าเป็นความขัดแย้งภายในชนชั้น ทำให้สามารถขยายถนนและทางหลวงออกไปได้ อันเป็นอุปสรรคของกลุ่มผลประโยชน์ใจกลางเมืองในระยะยาว

ในส่วนการวิเคราะห์ทฤษฎีพบว่า ทฤษฎีชนชั้นวิภาษสามารถอธิบายได้ครอบคลุมถึงกรอบการวิเคราะห์แบบพหุนิยมและชนชั้นนำนิยม ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ทั้งกลุ่มผลประโยชน์ ปฏิสัมพันธ์กับกลุ่มต่างๆ และการอธิบายบทบาทของชนชั้นนำได้อย่างเป็นระบบด้วยมุมมองทางประวัติศาสตร์ที่เหมาะสม เนื่องด้วยพหุนิยมจะมองว่าการกำหนดนโยบายชนชั้นนั้นเกิดจากการแข่งขันกันของกลุ่มผลประโยชน์ และชนชั้นนำนิยมก็จะมองว่าการตัดสินใจในทางนโยบายเกิดจากการนำของชนชั้นนำ

ส่วนแนวคิดชนชั้นวิภาชได้ขยายกรอบการวิเคราะห์ออกไปเพื่อแสดงให้เห็นว่า การแข่งขันของกลุ่มผลประโยชน์กับการนำของชนชั้นนำสามารถวิเคราะห์ร่วมกันได้ โดยที่ใจกลางของการเมืองคือ การปกครองโดยชนชั้นและความขัดแย้งทางอำนาจ โดย Whitt ได้เปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างของแนวคิดทั้งสามด้วยตารางด้านล่าง

	พหุนิยม	ชนชั้นนำ	ชนชั้นวิภาช
หน่วยในการวิเคราะห์	กลุ่มผลประโยชน์	ชนชั้นนำเชิงสถาบัน	สถาบันทางสังคม ชนชั้นทางสังคม
แนวการวิเคราะห์หลัก	การแข่งขันของกลุ่มผลประโยชน์	การปกครองแบบสายการบังคับบัญชาโดยชนชั้นนำ	การมีอำนาจนำและความขัดแย้งทางชนชั้น
ฐานอำนาจของกลุ่ม	หลากหลายกลุ่ม เช่น องค์กร หน่วยงานรัฐ กลุ่มเศรษฐกิจ ตัวบุคคล	ตำแหน่งทางสถาบัน ภูมิหลังทางสังคมร่วมกัน ผลประโยชน์ร่วมกัน	ตำแหน่งทางชนชั้น ระดับของจิตสำนึกทางชนชั้น
การกระจายอำนาจ	อำนาจกระจุกกระจายด้วยการแข่งขัน ไม่มีกลุ่มที่มีอำนาจนำ	อำนาจเหนียวแน่นในหมู่ชนชั้นนำ	อำนาจขึ้นอยู่กับชนชั้นที่มีบทบาทนำ แต่ชนชั้นรองลงมาก็ยังคงมีอำนาจอยู่
ข้อจำกัดและเสถียรภาพของอำนาจกลุ่ม	ไม่มีเสถียรภาพ เนื่องจากถูกจำกัดด้วยคุณค่าแบบประชาธิปไตย ผลประโยชน์สลับสับเปลี่ยนไปมา	มีเสถียรภาพ ไม่มีข้อจำกัดสำหรับการมีอำนาจเหนือกว่าของชนชั้นนำ	ขึ้นอยู่กับบริบททางประวัติศาสตร์ โดยปกติจะมีเสถียรภาพ แต่ยังคงมีความขัดแย้ง
บทบาทของรัฐ	รัฐถือเป็นคนกลาง มีอำนาจในการสร้างสมดุลให้กับกลุ่มผลประโยชน์ที่แข่งขัน	รัฐมีอำนาจเพียงเล็กน้อย รัฐใช้อำนาจให้สอดคล้องกับผลประโยชน์ชนชั้นนำ	รัฐทำหน้าที่ตอบสนองกับผลประโยชน์ของชนชั้นที่มีบทบาทนำเพื่อรักษาอำนาจนำของชนชั้น

ตาราง 1 ลักษณะของทั้งสามตัวแบบการวิเคราะห์

ที่มา: J. Allen Whitt, *Urban elites and mass transportation: the dialectics of power* (Princeton NJ: Princeton University Press, 1982), p. 10.

นอกจากนั้น Whitt ยังมองว่าความขัดแย้งนั้นไม่เกิดขึ้นเฉพาะระหว่างชนชั้น (Interclass) แต่ความขัดแย้งสามารถเกิดขึ้นในชนชั้นเดียวกัน (Intraclass) ท่ามกลางกลุ่มทุนต่างๆ ซึ่งความ

ขัดแย้งดังกล่าวเป็นความขัดแย้งในโครงสร้างทางเศรษฐกิจและชนชั้นอันเป็นการขัดขวางและจำกัดมิให้ชนชั้นที่มีบทบาทนำแสดงออกได้

2.1.4 การใช้แนวคิดต่างๆในการเพื่อตอบคำถามวิจัย

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการศึกษาเรื่องเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบรางไทย ผ่านแนวคิดชนชั้นวิชาของ J. Allen Whitt แนวคิดม้าสามขาของ Suehiro Akira และทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง โดยจะแบ่งกลุ่มทุนที่มีส่วนในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในไทยออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1. กลุ่มทุนโดยรัฐ ซึ่งรวมถึงกลุ่มทุนขุนนาง 2. กลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศ 3. กลุ่มทุนต่างชาติ โดยจะใช้เกณฑ์ในการแบ่งคือ 1. รูปแบบธุรกิจและความเป็นเจ้าของ 2. สัญชาติของผู้ถือหุ้นใหญ่ 3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบราง เช่น กลุ่มทุนก่อสร้าง กลุ่มทุนที่ดิน กลุ่มทุนการเงิน กลุ่มทุนเดินรถ ซึ่งได้มีการปรับเปลี่ยนจากการวิเคราะห์ของ Akira เพื่อให้สอดคล้องกับการศึกษาการพัฒนาระบบราง โดยอธิบายการเปลี่ยนแปลงกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำในการพัฒนาระบบรางไทยด้วยแนวคิดชนชั้นวิชา เพื่อให้เห็นถึงการต่อสู้ของกลุ่มทุนต่างๆและพลวัตของกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ เช่น บางช่วงทุนต่างชาติอาจจะมามีบทบาทนำ บางช่วงทุนโดยรัฐอาจจะมามีบทบาทนำ หรือบางช่วงทุนเอกชนภายในประเทศเข้ามาแบ่งบทบาทนำในการพัฒนาระบบราง

2.2 วรรณกรรมปริทัศน์

เพื่อตอบคำถามวิจัยและสร้างกรอบแนวคิดในการศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบรางไทย จำเป็นที่จะต้องสำรวจและปริทัศน์วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระบบรางในไทย
2. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มทุนในไทย

2.2.1 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบรางไทย

แม้ระบบรางไทยถือกำเนิดและมีวิวัฒนาการมาอย่างยาวนาน แต่จากการสำรวจงานเขียนระบบรางไทยในเชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองที่ให้ความสำคัญกับกลุ่มทุนในการพัฒนาระบบรางนั้น ไม่พบว่ามีการศึกษาในเชิงเศรษฐศาสตร์การเมืองมาก่อน เมื่อเทียบเคียงงานศึกษาระบบรางที่ใกล้เคียงในทางสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์พบว่ามิงานศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ เศรษฐศาสตร์เชิงกฎหมาย ปรากฏจำนวนหนึ่งซึ่งไม่มากนัก ประกอบไปด้วยงานของ Ichiro Kakizaki ประสงค์ชัย เศรษฐสุรวิชัย และ ศันสนัย เกื้ออนศิริ

Kakizaki ได้ศึกษาประวัติศาสตร์ระบบรางรถไฟในไทยตั้งแต่แรกเริ่มในสมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงทศวรรษ 2000 ทั้งรถไฟที่เดินระหว่างจังหวัดและรถไฟในเมือง โดยเน้นที่บริบทของไทยและบริบทของโลกที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนารถไฟ ประกอบไปด้วยงานสองชิ้น คือ *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*³⁹ และ *Trams, Buses, and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010*⁴⁰ งานทั้งสองชิ้นเป็นการตั้งคำถามต่อพัฒนาการของระบบขนส่งในไทยโดยแนวทางในการศึกษาที่ต่างกัน งานชิ้นแรกพบว่า รถไฟไทยมีแนวคิดแรกเริ่มจากการป้องกันการขยายอิทธิพลของตะวันตกที่ต้องการขอสัญญาสัมปทานกับรัฐสยามในการสร้างรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับอาณานิคม โดยใช้นโยบายการพัฒนาที่มีรัฐเป็นตัวนำ (State-Oriented Railway Policy) นอกจากรัฐจะได้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในการขนส่งสินค้าและผู้คนแล้ว รถไฟยังถูกใช้เป็นรถไฟทางการเมือง (Political Railway) ในการสร้างรัฐชาติ การปราบปรามกบฏ เมื่อถึงในช่วงสงครามโลก รถไฟก็ถูกใช้เป็นรถไฟทางทหาร (Military Railway) ในการขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ และการส่งบำรุงกำลังให้แก่กองทัพ

ผลจากสงครามโลกทำให้ระบบรางได้รับความเสียหายอย่างมาก รัฐบาลต้องกู้เงินจากธนาคารโลกเพื่อมาบูรณะและปรับโครงสร้างการบริหารงาน เปลี่ยนสถานะจากหน่วยงานของรัฐเป็นรัฐวิสาหกิจ แต่การรถไฟไทยก็ไม่สามารถมีประสิทธิภาพในการลดต้นทุนและเพิ่มกำไรได้อย่างที่คาดการณ์ การเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาการขนส่งทางถนนไปยังภูมิภาคต่างๆทำให้ระบบรถไฟไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณตามแผนการพัฒนา ทำให้การรถไฟไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางบกได้ อีกทั้งประสบกับการขาดทุนสะสมอย่างยาวนาน เนื่องจากราคาคิวที่ไม่สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริง

นอกจากนั้น Kakizaki ได้ศึกษาถึงการเกิดขึ้นของรถไฟนคร (Urban Railways) ในไทยตั้งแต่ระบบรถรางและเคเบิ้ลให้บริการในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง แต่ได้ถูกยกเลิกไปเนื่องจากนโยบายการขยายถนน โครงการรถไฟฟ้าโฮปเวลล์ โครงการรถไฟฟ้า BTS โครงการรถไฟฟ้า MRT และโครงการรถไฟฟ้า Airport Rail Link ซึ่ง Kakizaki มองว่าการพัฒนารถไฟในเมืองของกรุงเทพฯ

³⁹ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012).

⁴⁰ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014).

นั้นมีข้อจำกัดใหญ่ คือ การเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อยในช่วงรัฐบาลทักษิณ ทำให้ไม่สามารถขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าได้ตามแผนที่วางไว้

งานศึกษาชิ้นที่สอง Kakizaki ศึกษาประวัติศาสตร์การขนส่งเมืองกรุงเทพ โดยเน้นที่การจัดตั้งองค์การกำกับดูแลการขนส่งและการเปลี่ยนแปลงของนโยบายขนส่ง ช่วง ค.ศ. 1886-2010 วิเคราะห์ตาราง รถโดยสารประจำทาง และรถไฟในกรุงเทพเป็นหลัก เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นถึงกระแสความเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการขนส่งในเมืองจากทั้งบริบทภายในและภายนอกประเทศ Kakizaki มองว่าการที่แต่ละรัฐบาลมีการบริหารงานระยะสั้นๆทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อย อันนำไปสู่การจัดตั้งหน่วยงานราชการและองค์กรที่เป็นอิสระในการกำกับดูแลการขนส่งในเมืองจำนวนมาก มีการบริหารงานที่ทับซ้อนกัน อีกทั้งมีการทำให้มีความเป็นการเมือง (Politicization) ในการขนส่ง ทำให้การพัฒนาการขนส่งในเมืองของกรุงเทพมหานครล่าช้าไปกว่ากำหนดค่อนข้างมาก ส่วนโครงการรถไฟในเมืองทั้ง BTS MRT และ ARL ต่างมีรูปแบบสัญญาสัมปทานที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า BTS นั้นถือเป็นรูปแบบเบ็ดเสร็จ หรือ *ลงทุนก่อสร้าง-ให้บริการ-ขายต่อให้กับรัฐ (Build-Operate-Transfer)* ที่เอกชนเป็นผู้ลงทุนทั้งหมดแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งถือเป็นโครงการแรกๆที่เอกชนเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด

นอกเหนือจากงานทางด้านประวัติศาสตร์การขนส่งแล้วยังมีการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับระบบรางทางด้านนโยบายและกฎหมาย ซึ่งประสงค์ชัย เศรษฐสุริวิชัย⁴¹ ได้ทำการศึกษากระบวนการเข้าสู่วาระนโยบายระบบขนส่งทางรางในสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และศึกษาเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูงซึ่งใช้ตัวแบบของคิงด้อมว่าปัจจัยและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการเข้าสู่วาระนโยบาย (agenda setting) ศึกษาโดยการใช้ออกสารและการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยทางการเมืองและปัจจัยทางเศรษฐกิจถือเป็นส่วนสำคัญต่อกระบวนการเข้าสู่วาระนโยบาย ส่วนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องนั้นแบ่งออกเป็นสองกลุ่ม คือ กลุ่มผู้ผลักดันนโยบายที่มองเห็นได้ (Visible Policy Entrepreneur) ได้แก่ อดีตนายกรัฐมนตรีนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ที่ปรึกษาของรัฐบาล และ กลุ่มผู้ผลักดันนโยบายที่มองไม่เห็น (Hidden Policy Entrepreneur) ได้แก่ กลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง และกลุ่มทุนจากต่างประเทศ

⁴¹ ประสงค์ชัย เศรษฐสุริวิชัย, “การเข้าสู่วาระนโยบายระบบขนส่งทางรางในประเทศไทย: กรณีศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงโดยใช้ตัวแบบของคิงด้อม” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการจัดการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557).

ส่วนงานศึกษาระบบรางในทางกฎหมาย ศันสนัย เลื่อนศิริ⁴² ได้ศึกษาสถานภาพการจัดทำบริการสาธารณะขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่ดำเนินกิจการอยู่ในกรุงเทพมหานคร โดยองค์การรถไฟฟ้ามหานครซึ่งเป็นองค์การของรัฐบาล และบริษัท ขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากกรุงเทพมหานคร อีกทั้งต้องการศึกษาว่าการที่หน่วยงานทั้งสองอยู่ในพื้นที่เดียวกัน ว่ามีผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการบริหารราชการแผ่นดิน กระทั่งต่อหลักการปกครองตนเองของท้องถิ่นเพียงใด ข้อสรุปของงานชิ้นนี้พบว่า การจัดบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ามีความทับซ้อนกันในทางอำนาจหน้าที่ที่อยู่ในพื้นที่เดียวกัน ซึ่งเป็นปัญหาในทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดองค์การการจัดทำบริการสาธารณะ ไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ ไม่เป็นการประหยัดต่อขนาด ไม่ก่อให้เกิดเอกภาพในการบริหารจัดการ และรัฐบาลควรถ่ายโอนการจัดทำระบบขนส่งมวลชนของรัฐ ได้แก่ องค์การรถไฟฟ้ามหานคร โครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยให้แก่กรุงเทพมหานครตามขีดความสามารถที่จะเกิดประสิทธิภาพ งานชิ้นนี้ทำให้การวิเคราะห์กลุ่มทุนในระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพนั้นควรจะแยกภาครัฐออกเป็นสองกลุ่ม คือ รัฐบาล และ กรุงเทพมหานคร

2.2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มทุนในไทย

ต้นกำเนิดและพัฒนาการของนายทุนไทยถือว่าเป็นข้อถกเถียงที่สำคัญต่อการศึกษาวิเคราะห์เศรษฐกิจการเมืองไทย ทั้งการถกเถียงทางทฤษฎีและการตีความข้อมูลทางประวัติศาสตร์ ซึ่งงานที่ศึกษากลุ่มทุนและชนชั้นนายทุนในไทยแต่ละชิ้นก็มีแนวการศึกษาที่แตกต่างกันออกไป เช่นเดียวกับกับนายทุนที่มีบทบาทนำในแต่ละยุค งานส่วนหนึ่งให้ความสำคัญกับการทำสนธิสัญญาเบาริงในปี พ.ศ. 2398 อันเป็นหมุดหมายที่สำคัญในการศึกษาต้นกำเนิดและลักษณะของนายทุนในไทย

สิริลักษณ์ สัมปชชิต⁴³ ได้ศึกษาวิเคราะห์วิวัฒนาการของชนชั้นนายทุนในสยามในช่วงหลังการทำสนธิสัญญาเบาริงจนสิ้นสุดสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างมาก จากเศรษฐกิจแบบพอยังชีพมาเป็นเศรษฐกิจที่ผลิตเพื่อการค้า สิริลักษณ์มองว่าชนชั้น

⁴² ศันสนัย เลื่อนศิริ, “การแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ระหว่างรัฐและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น : ศึกษากรณีการจัดทำบริการสาธารณะในเรื่องการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543).

⁴³ สิริลักษณ์ สัมปชชิต, ต้นกำเนิดของชนชั้นนายทุนในประเทศไทย (พ.ศ. 2398-2453) (กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์บุ๊คส์, 2552).

นายทุนในไทยนั้นเกิดขึ้นหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาริง ประกอบไปด้วยนายทุนข้าราชการ สะสมทุนโดยการได้รับแต่งตั้งให้เป็นเจ้าภาษีนายอากรและการร่วมทุนกับชนชั้นปกครองในการทำธุรกิจ และนายทุนนายหน้าซึ่งเป็นคนกลางระหว่างนายทุนชาติตะวันตกและนายทุนภายในประเทศ ได้รับส่วนต่างจากบริษัทของนายทุนชาติตะวันตก แต่นายทุนทั้งสองกลุ่มไม่ได้มีความเป็นอิสระจากชนชั้นปกครอง ทำให้ไม่สามารถเป็นผู้นำในการเปลี่ยนแปลงประเทศเข้าสู่สังคมอุตสาหกรรมได้

การศึกษานายทุนไทยที่ต่อเนื่องจากงานของสิริลักษณ์ สัมปชชิต คือ งานศึกษาของพรณี บัวเล็ก⁴⁴ ซึ่งเป็นการศึกษานายทุนไทยกลุ่มต่างๆผ่านเงื่อนไขสภาวะแวดล้อมและข้อจำกัดการเติบโตที่นำไปสู่ความรุ่งโรจน์และวิกฤตในช่วง พ.ศ. 2457-2482 โดยวิเคราะห์ตั้งแต่ต้นกำเนิดนายทุน เจ้าภาษี นายอากร นายทุนพ่อค้า นายทุนนายหน้า เจ้าของโรงสี พ่อค้าข้าว และเชื่อมโยงกับพ่อค้าจีนในไทย ข้อสรุปของพรณี สอดคล้องกับข้อสรุปของสิริลักษณ์ ซึ่งฉายภาพชนชั้นนายทุนไทยที่กว้างกว่างานของสิริลักษณ์โดยมองว่านายทุนกลุ่มแรกของไทยคือนายทุนเจ้าภาษีนายอากร แต่เป็นกลุ่มที่ไม่มีพลังการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและหมดความสำคัญเมื่อรัฐรวมอำนาจเข้าสู่ส่วนกลางเพื่อจัดเก็บภาษีเอง ภายหลังเจ้าภาษีนายอากรได้ผันตัวมาเป็นนายทุนพาณิชย์ทำธุรกิจโรงสี สามารถสะสมทุนไปทำธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ธนาคาร การเดินเรือ แต่กลุ่มทุนนี้ก็ค่อยๆล้มละลาย เนื่องจากข้อจำกัดหลายๆอย่าง ยังติดอยู่กับวิถีคิดการเป็นเจ้าภาษีนายอากร การเก็บภาษีผูกขาดแบบเหมาเมือง ไม่สามารถปรับตัวกับการแข่งขันทางการค้าได้

ผลจากสงครามโลกครั้งที่หนึ่งทำให้เกิดการขยายตัวของสินค้าส่งออกโดยเฉพาะข้าว ทำให้เกิดพ่อค้ากลุ่มใหม่ในธุรกิจข้าวที่แข่งขันกับเจ้าของโรงสี คือ พ่อค้าข้าว ซึ่งเป็นกลุ่มพ่อค้าคนจีน ทำหน้าที่จัดหาข้าวจากชนบทและแสวงหาส่วนต่างของกำไร ต่อมาได้พัฒนาธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจค้าข้าว ได้แก่ ธุรกิจธนาคาร ประกันภัย โดยถือเป็นธุรกิจที่สามารถประดับประดาผ่านวิกฤตต่างๆมาจนถึงยุคถัดมา อีกหนึ่งกลุ่มนายทุน คือ สมาคมการค้าและสหภาพการค้า องค์กรทั้งสองถือเป็นเครื่องมือในการเจรจาต่อรองกับทั้งพ่อค้าด้วยกันเองและกับรัฐ อีกทั้งยังเป็นที่พักปะของชุมชนเงินที่เชื่อมกับชาวจีนที่อยู่ในแผ่นดินใหญ่รวมถึงชาวจีนโพ้นทะเล

การปฏิวัติเปลี่ยนแปลงการปกครองโดยคณะราษฎรในปี พ.ศ. 2475 ถือเป็นอีกหนึ่งหมุดหมายที่สำคัญในการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยเช่นเดียวกับการทำสนธิสัญญาเบาริงในปี พ.ศ.

⁴⁴ พรณี บัวเล็ก, ลักษณะของนายทุนไทยในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2457-2482: บทเรียนจากความรุ่งเรืองสู่สังคมอุตสาหกรรม (กรุงเทพฯ : พันธกิจ, 2545).

2398 งานหลายชิ้นได้ถือเอาการปฏิวัติ 2475 เป็นจุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในการศึกษานายทุนที่มีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจไทยหลังการปฏิวัติ พรรณี บัวเล็ก⁴⁵ ได้ศึกษาต้นกำเนิดของนายทุนธนาคารไทย 4 ตระกูล ได้แก่ หวังหลี ล่ำซำ โสภณพานิช และเตชะไพบูลย์ ช่วงหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 จนถึงยุคสิ้นสุดระบอบเผด็จการทหารจอมพลถนอม กิตติขจร พ.ศ.2516 แต่ละตระกูลมีช่วงเติบโตทางธุรกิจที่ต่างกัน พรรณีมองว่าต้นกำเนิดของนายทุนธนาคารไทยนั้นเติบโตมาจากนายทุนนายหน้า มิได้เกิดจากการพัฒนาของเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้นายทุนธนาคารไทยในช่วงเวลาที่ศึกษามีลักษณะ 3 ประการ คือ 1. นายทุนธนาคารไทยอิงอยู่กับรัฐภายใต้การอุปถัมภ์ของกลุ่มการเมืองซึ่งกุมอำนาจรัฐ ซึ่งความสัมพันธ์กับผู้ปกครองนั้นไม่ต่างจากช่วงก่อนเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2. นายทุนธนาคารไทยทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมให้นายทุนต่างประเทศเข้ามาลงทุนในไทยจากประเทศที่พัฒนาแล้วสู่ประเทศด้อยพัฒนา 3. มีการสร้างความสัมพันธ์หลายวิธี เช่น การแต่งงานในหมู่ลูกหลานหลายรุ่น อาศัยความเป็นเครือญาติค้าจุนธุรกิจ และการเครือข่ายกับธุรกิจอื่น ๆ ที่มีความเข้มแข็ง ทำกำไรได้

นอกเหนือจากงานของพรรณี บัวเล็ก ที่ศึกษากลุ่มทุนหลังการปฏิวัติ 2475 งานอีกชิ้นที่ศึกษากลุ่มทุนคือ งานของสังคีต พิริยะรังสรรค์⁴⁶ เป็นวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างขุนนางกับนายทุนหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 จนถึงช่วงแรกของรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ โดยใช้แนวคิดกลุ่มทุนขุนนางซึ่งเป็นแนวคิดที่พัฒนาจากลักษณะวิถีการผลิตแบบเอเชีย (Asiatic Mode of Production) เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในช่วงเวลาดังกล่าว สังคีตได้ศึกษาตั้งแต่กำเนิดทุนนิยมขุนนางซึ่งเป็นการศึกษาหลังจากการทำสนธิสัญญาเบาริงในปี พ.ศ. 2398 จนถึง 2475 เพื่อให้เห็นถึงความเป็นมาก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 โดยสรุปสังคีตได้แบ่งการวิเคราะห์ทุนนิยมขุนนางออกเป็น 2 ช่วง คือ 1. หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 จนถึงการรัฐประหาร 2490 และ 2. หลังการรัฐประหาร 2490 จนถึงสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ในปี 2503

ในช่วงแรก คณะราษฎรนอกจากจะเป็นกลุ่มที่ทำการเปลี่ยนแปลงการปกครองแล้ว ยังเป็นขุนนางเก่าในระบอบเดิมที่มาเป็นขุนนางใหม่ในระบอบประชาธิปไตย กล่าวคือ คณะราษฎรถือเป็นนายทุนขุนนาง ซึ่งมีได้มีฐานทางเศรษฐกิจที่สนับสนุนการปฏิวัติ ผนวกกับนโยบายเศรษฐกิจชาตินิยมที่ต้องการลดอิทธิพลของคนจีนที่มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจ ทำให้คณะราษฎรสร้างทุนนิยมขุนนาง

⁴⁵ พรรณี บัวเล็ก, วิเคราะห์นายทุนธนาคารพาณิชย์ของไทย พ.ศ.2475-2516 (กรุงเทพฯ: ศยาม, 2543).

⁴⁶ สังคีต พิริยะรังสรรค์, ทุนนิยมขุนนางไทย (พ.ศ. 2475-2503) (กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์, 2526).

สมัยใหม่ 3 ประเภท คือ 1. รัฐวิสาหกิจและบริษัทกึ่งราชการ 2. วิสาหกิจส่วนตัวของสมาชิกคณะราษฎร 3. ธุรกิจภายใต้การอุปถัมภ์ของสมาชิกคณะราษฎร ผ่านการบริหารงานของข้าราชการหรือบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับคณะราษฎร เพื่อเป็นฐานทางเศรษฐกิจให้กับคณะราษฎร เช่น บริษัทข้าวไทย บริษัทประมงไทย บริษัทไทยเดินเรือทะเล บริษัทธนาคารมณฑล เป็นต้น ความขัดแย้งทางด้านอุดมการณ์ของสมาชิกคณะราษฎรที่ไม่สามารถประนีประนอมกันได้ นำไปสู่การรัฐประหารในปี 2490

ช่วงที่สองของการศึกษาเริ่มตั้งแต่หลังการรัฐประหารปี 2490 ที่นำโดย พล.ท. ผิน ชุณหะวัณ พบว่ามีความแตกต่างทางด้านอุดมการณ์ความคิดจากคณะราษฎรที่ให้ความสำคัญกับชาตินิยมทางเศรษฐกิจและไม่ได้ยึดถือระบอบการปกครองประชาธิปไตย มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัทที่เคยเป็นฐานทางเศรษฐกิจของคณะราษฎรมาเป็นกลุ่มที่มีสายสัมพันธ์กับคณะรัฐประหาร ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็นสองกลุ่ม คือ กลุ่มชอยราชครู ประกอบไปด้วยจอมพลผิน ชุณหะวัณ พล.ต.อ.เผ่า ศรียานนท์ และกลุ่มสี่เสาเทเวศร์ ได้แก่ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ทั้งสองกลุ่มได้ใช้อิทธิพลทางการเมืองเข้าไปควบคุมสถาบันการเงินไทยและภาคส่วนอื่นๆผ่านการเป็นกรรมการบริษัท ในช่วงแรกที่มีการก่อตั้งทุนนิยมขุนนางโดยคณะราษฎรนั้นเป็นการก่อตั้งและบริหารเพื่อต้องการลดอิทธิพลของทุนต่างชาติและนายทุนจีน แต่หลังจากการรัฐประหาร 2490 บริษัทเหล่านั้นได้กลายเป็นแหล่งสนองผลประโยชน์ให้แก่ข้าราชการ ซึ่งไม่ได้สนองหรือพิทักษ์ผลประโยชน์ให้แก่ประชาชน หากแต่เป็นการบริหารเพื่อนายทุนขุนนางโดยตรง จนกระทั่งเกิดความขัดแย้งของทุนนิยมขุนนางสองกลุ่ม จอมพลสฤษดิ์ซึ่งเป็นกลุ่มสี่เสาเทเวศร์ทำรัฐประหารในปี 2500 เพื่อยึดอำนาจจอมพล ป. พิบูลสงคราม ทำให้กลุ่มชอยราชครูสิ้นสุดอิทธิพลลงไป พร้อมกับการที่กลุ่มสี่เสาเทเวศร์ขึ้นมามีบทบาทและอิทธิพลในธุรกิจเดิมของกลุ่มชอยราชครู

จุดสำคัญในงานของสังคีตที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟ คือ การศึกษากำเนิดทุนขุนนางก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 การที่เจ้านายในฐานะนายทุนขุนนางได้หันมาประกอบกิจการรถรางและรถไฟ เช่น เจ้าพระยาวงษ์พิพัฒน์ที่ได้ก่อตั้งกิจการรถไฟสายบางบัวทอง กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์ร่วมกับกรมหมื่นสรรพศาสตร์สุกิจและกรมหมื่นรพีพัฒน์ก่อตั้งบริษัทรถรางไทยทุนจำกัด เดินรถรางในจังหวัดพระนครและรถไฟสายพระบาท แต่ก็ไม่สามารถทำกำไรได้ ต่อมากิจการล้มละลายและถูกโอนเป็นของรัฐในสมัยรัชกาลที่ 6 แต่งานชิ้นนี้ยังมิได้มีการพูดถึงทุนนิยมขุนนางที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟในช่วง 2475-2503

นอกเหนือจากงานที่ศึกษากลุ่มทุนหลังการปฏิวัติ 2475 แล้ว มีงานที่ศึกษากลุ่มทุน กลุ่มธุรกิจ และกลุ่มอื่นๆที่มีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจไทย แต่ไม่ได้มีการศึกษาถึงกลุ่มทุนในระบบรางวัลไทย เช่น งานของรัตพงษ์ สอนสุภาพ⁴⁷ ที่ศึกษาทุนขุนนางไทยในช่วง พ.ศ. 2500-2516 ซึ่งเป็นการต่อยอดการศึกษาทุนขุนนางของสังคีต พิริยะรังสรรค์ ของงานของณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ⁴⁸ และ เอนก เหล่าธรรมทัศน์⁴⁹ ที่ได้ศึกษาบทบาทของสมาคมธุรกิจและหอการค้า งานของอภิชาติ สถิตินิรามัย⁵⁰ ได้ให้ความสำคัญกับการศึกษาขุนนางนักวิชาการ (Technocrat) ที่ขึ้นมามีบทบาทในการปฏิรูปเศรษฐกิจไทยนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา รวมไปถึงงานที่ศึกษาทุนไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 ซึ่งมีผาสุก พงษ์ไพจิตร⁵¹ เป็นบรรณาธิการ ซึ่งเป็นงานเขียนที่ได้ศึกษาพลวัตและการปรับตัวของกลุ่มทุนไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจ ประกอบไปด้วย ธุรกิจครอบครัว กลุ่มที่เป็นเจ้าของหุ้นไทยรายใหญ่ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยานยนต์ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ธนาคารพาณิชย์ไทย กลุ่มทุนค้าปลีก เจ้าพ่อท้องถิ่น และกลุ่มทุนก่อสร้าง

งานของนพรัตน์ วรรณเทพสกุล⁵² ซึ่งอยู่ในงานการต่อสู้ของทุนไทย เล่ม 2 ได้ศึกษาความสัมพันธ์ของธุรกิจก่อสร้างกับการเมืองไทยหลังวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 โดยวิเคราะห์ตระกูลของนักการเมืองระดับชาติทั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและสมาชิกวุฒิสภาที่ประกอบอาชีพรับเหมาก่อสร้างอย่างเป็นทางการ โดยการจดทะเบียนพาณิชย์เป็นบริษัทหรือห้างหุ้นส่วน ซึ่งนักการเมืองถือมีความสัมพันธ์เครือข่ายกับผู้ถือหุ้นในองค์กรธุรกิจทางใดทางหนึ่ง และวิเคราะห์สายสัมพันธ์ของบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่กับพรรคการเมือง ข้อเสนอของงาน คือ ธุรกิจก่อสร้างสะสมความมั่งคั่งจากนโยบายการพัฒนาในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ โดยการรับเหมาโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค เมื่อระบบการเมืองเปิดโอกาสให้นักธุรกิจเข้าสู่อการเมือง ตระกูลนายทุนธุรกิจก่อสร้าง

⁴⁷ รัตพงษ์ สอนสุภาพ, “ทุนขุนนางไทย (พ.ศ. 2500-2516)” (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539).

⁴⁸ ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ, กลุ่มทุนนิยมผูกขาดในประเทศไทย (กรุงเทพฯ : ปุณณ, 2519).

⁴⁹ เอนก เหล่าธรรมทัศน์, มองเศรษฐกิจการเมืองไทยผ่านการเคลื่อนไหวของสมาคมธุรกิจ, แปลโดย สายทิพย์ สุกดีพันธ์ (ปทุมธานี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรังสิต, 2557).

⁵⁰ อภิชาติ สถิตินิรามัย, รัฐไทยกับการปฏิรูปเศรษฐกิจ : จากกำเนิดทุนนิยมนายธนาคารถึงวิกฤตเศรษฐกิจ 2540 (นนทบุรี : ฟ้ายาวกัน, 2556).

⁵¹ ผาสุก พงษ์ไพจิตร, การต่อสู้ของทุนไทย เล่ม 1-2 (กรุงเทพฯ : มติชน, 2549).

⁵² นพรัตน์ วรรณเทพสกุล, “ก่อสร้างการเมือง การเมืองก่อสร้าง”. ใน การต่อสู้ของทุนไทย: การเมือง วัฒนธรรม เพื่อความอยู่รอด เล่ม 2, ผาสุก พงษ์ไพจิตร, บรรณาธิการ. (กรุงเทพฯ: มติชน, 2549), หน้า 280-357.

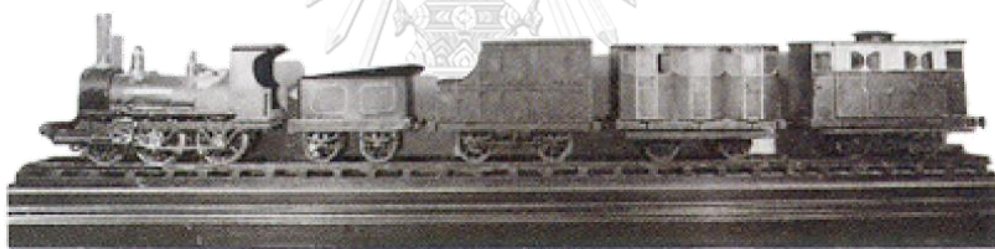
ได้เข้ามาดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีกระทรวงสำคัญๆ ทั้งทุนก่อสร้างเมืองหลวงและทุนก่อสร้างอุทธร วิฤต เศรษฐกิจปี 2540 ทำให้พบว่ากลุ่มทุนรับเหมาที่มีความใกล้ชิดกับพรรคการเมืองสามารถอยู่รอดจาก วิฤตได้ด้วยโครงการก่อสร้างของรัฐ ส่วนกลุ่มทุนที่ไม่มีความใกล้ชิดกับพรรคการเมืองนั้นไม่สามารถ หลุดพ้นจากกับดักหนี้สินเดิมได้ ภายหลังก่อขยายจากวงจรกิจจก่อสร้าง ซึ่งงานชิ้นนี้ยังมีได้ วิเคราะห์กลุ่มทุนธุรกิจก่อสร้างที่ชนะการประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ อย่างละเอียด

จากงานศึกษาที่เกี่ยวข้องทั้งในทางทฤษฎีและกลุ่มทุนที่เกี่ยวข้องกับระบบราง พบว่ายังไม่มี การศึกษากลุ่มทุนในระบบรางไทยอย่างเป็นระบบ ทั้งกำเนิดของกลุ่มทุน การจำแนกกลุ่มทุน ลักษณะ ของกลุ่มทุน พลวัตรของกลุ่มทุน แต่จากการสำรวจงานเขียนที่เกี่ยวข้องทำให้สามารถแบ่งกลุ่มทุนใน ศึกษาระบบรางได้เป็น 4 กลุ่ม คือ 1. กลุ่มทุนการเงิน ซึ่งเป็นผู้ให้จัดหาเงินกู้ในการพัฒนาระบบราง 2. กลุ่มทุนก่อสร้าง ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับสัมปทานในการก่อสร้างระบบรางและอาคารสำนักงาน 3. กลุ่ม ทุนที่ดิน ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินของระบบราง 4. กลุ่มทุนเดินรถ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการเดินรถไฟ การ แบ่งกลุ่มทุนดังกล่าวจะทำให้การศึกษาเศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยระบบรางไทยมีความครอบคลุม มากยิ่งขึ้น

บทที่ 3

การก่อตัวของกลุ่มทุนระบบรางในสยาม พ.ศ. 2398-2443

แม้จะมีข่าวความเคลื่อนไหวการขอสัมปทานและการก่อสร้างทางรถไฟในอังกฤษและยุโรป ภาคพื้นทวีปบ้าง แต่ความรู้เรื่องรถไฟของชนชั้นนำในสยามปรากฏเป็นรูปเป็นร่างในปี พ.ศ. 2398 เมื่อ แฮร์รี สมิท พาร์กส์ (Harry Smith Parkes) นักการทูตชาวอังกฤษ ได้นำพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระราชาธิบดีจอร์จที่สี่แห่งอังกฤษ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2398 ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท หนึ่งในเครื่องบรรณาการ คือ ขบวนรถไฟย่อส่วน ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำและรถพ่วง วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำ คล้ายกับขบวนรถไฟในอังกฤษ⁵³ เครื่องบรรณาการนี้แฝงด้วยนัยยะของการที่อังกฤษอยากให้สยามลงทุนในระบบราง ก่อนที่จะมีการลงนามในสนธิสัญญาเบาริง (Bowring Treaty) ที่กรุงเทพฯ เพียงไม่กี่สัปดาห์ ขบวนรถไฟย่อส่วนดังกล่าวยังเป็นที่โปรดปรานของเจ้านายในสมัยนั้นอย่างมาก แต่ก็ยังไม่มีเจ้านายพระองค์ใดที่ได้เห็นและลองนั่งรถไฟที่เดินรถอย่างเป็นทางการ⁵⁴



รูปภาพ 2 เครื่องราชบรรณาการ รถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง
ที่มา <http://www.railway.co.th/main/profile/history.html>

การทำสนธิสัญญาเบาริงในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ระหว่างสยามกับอังกฤษ โดยเซอร์ จอห์น เบาริง (Sir John Bowring) ผู้ว่าการเกาะฮ่องกง ในปี พ.ศ. 2398 แม้จะทำให้สยามเป็นฝ่ายเสียเปรียบอังกฤษอย่างมาก ทั้งในเรื่องการกำหนดในสามารถจัดเก็บสินค้าขาเข้าได้ไม่เกินร้อยละสาม สิทธิสภาพนอกอาณาเขตด้านการศาลที่ให้คนในบังคับของชาติที่ทำสัญญาไม่ต้องขึ้นศาลไทย แต่ผลจากการทำสนธิสัญญาเบาริงได้ทำให้เกิดความคิดริเริ่มในการเจริญความสัมพันธ์กับ

⁵³ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, “บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 7.

⁵⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.railway.co.th/main/profile/history.html> [5 ตุลาคม 2560]

ต่างประเทศ โดยการแต่งตั้งคณะทูตซึ่งนำโดยพระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) ผู้คณะผู้ติดตามอีก 30 คน นำพระราชสาส์นจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวและเครื่องราชบรรณาการไปถวายสมเด็จพระราชาธิบดีวิกตอเรียในปี พ.ศ. 2400 พร้อมทั้งยังได้นำรถไฟจากลอนดอนไปยังเบอร์มิงแฮม เบอร์มิงแฮม-แมนเชสเตอร์ แมนเชสเตอร์-ลิเวอร์พูล และเดินทางกลับลอนดอน รวมระยะทาง 529 ไมล์ ซึ่งต้องเดินทางผ่านทั้งสะพาน อุโมงค์ และทางลาดชันบนเขา รวมไปถึงความเจริญรายนทางและรอบข้างสถานีรถไฟ⁵⁵ การเดินทางดังกล่าวจึงเป็นการกระตุ้นความสนใจให้กับคณะทูตและราชสำนักสยามไม่น้อย

ในประวัติศาสตร์ระบบรางไทย มีการเขียนเล่าเรื่องที่มีผลต่อการรับรู้ของคนในสังคมหลายรูปแบบ ทั้งเรื่องเล่าที่บอกว่ารถไฟกรุงเทพ-นครราชสีมา เป็นรถไฟสายแรก รถรางสายบางคอแหลมเป็นรถรางสายแรก หรือแม้แต่รถไฟสายปากน้ำเป็นรถไฟสายแรก ใบบทรื้อจะเป็นการเสนอความเข้าใจต่อการก่อตัวของกลุ่มทุนระบบรางไทย ที่มาที่ไปของระบบรางรูปแบบต่างๆ รวมทั้งอธิบายว่าทุนกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำมีลักษณะเป็นอย่างไร และจะสิ้นสุดที่การเปิดให้บริการรถรางสายสุดท้ายในปี พ.ศ. 2453

3.1 ความเคลื่อนไหวในการขอสัมปทานระบบราง

ความสนใจก่อสร้างระบบรางในสยามเกิดขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2402 โดยนายไวซ์ (Wise) ชาวอังกฤษ แห่งบริษัทลอร์ด (Lloyd Company) ได้ยื่นเสนอแผนการก่อสร้างรถไฟฉบับแรกบริเวณคอคอดกระ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชทานพระบรมราชานุญาตแผนดังกล่าวแต่ก็ไม่มีควมคืบหน้าในการก่อสร้างอย่างเป็นรูปธรรม⁵⁶ เนื่องจากอังกฤษไม่ได้ให้การสนับสนุนเงินทุนและมองว่าจะทำให้กิจการการค้าของสิงคโปร์ซึ่งอยู่ในบังคับอังกฤษนั้นลดลง⁵⁷ หรือแม้แต่ข่าวลือที่ฝรั่งเศสอยากขูดคอคอดกระ แต่ก็ไม่มีควมคืบหน้าใดๆ อีกหนึ่งความเคลื่อนไหว คือ แผนการก่อสร้างรถไฟสายมะละแหม่ง-ยูนนาน ซึ่งมีเส้นทางผ่านบริเวณภาคเหนือของไทยในปัจจุบัน จนกระทั่ง พ.ศ. 2427 อาร์ชิวาลด์ โคลควิสอน (Archibald R. Colquhoun) อดีตเจ้าหน้าที่สำนักข้าหลวงใหญ่อังกฤษประจำพม่า และ โฮลท์ ฮอลเลท (Holt S. Hallett) หัวหน้าฝ่ายวิศวกรรมของสำนักข้าหลวงใหญ่อังกฤษประจำอินเดีย ได้สำรวจพื้นที่สำหรับสร้างรถไฟและยื่นข้อเสนอแผนการ

⁵⁵ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, “บทบาทของประเทคมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 8-9.

⁵⁶ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 7.

⁵⁷ สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์, “บทบาทของประเทคมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 11-12.

ก่อสร้างเส้นทางมะละแหม่ง-ยูนนาน ของอังกฤษต่อหอการค้าลอนดอนและรัฐบาลสยาม แม้แผนดังกล่าวจะไม่ได้รับการอนุมัติ แต่ก็เป็นการกระตุ้นให้สยามริเริ่มแนวคิดการสำรวจเส้นทางก่อสร้างรถไฟอย่างขันแข็ง⁵⁸

การเสด็จขึ้นครองราชย์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ขณะมีพระชนมายุ 15 พรรษา มีความยากลำบากในการรักษาเสถียรภาพทางการเมืองหลายประการ ทั้งในด้านการคานอำนาจกับขุนนางตระกูลขุนนาที่มีอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเมืองสูง ผนวกกับความต้องการรวมอำนาจที่กระจัดกระจายตามระบบเจ้าเมืองต่างๆเข้าสู่ศูนย์กลางที่พระมหากษัตริย์ รวมไปถึงการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับมหาอำนาจตะวันตกที่เข้ามามีบทบาทในภูมิภาคอย่างมาก ทั้งอังกฤษ ฝรั่งเศส และฮอลแลนด์ ที่ต่างเข้ามาแสวงหาอาณานิคมในเอเชียทั้งทางตรงและโดยอ้อม ภายหลังจากการขึ้นครองราชย์สมบัติเพียงสามปี พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีแผนเสด็จประพาสเกาะชวา ครั้งที่ 1 ในปี พ.ศ. 2413 ขณะพระชนมายุ 18 พรรษา นอกเหนือจากจะเป็นการดำเนินพระราชวิเทศบายเพื่อผูกสัมพันธ์กับข้าราชการของประเทศเจ้าอาณานิคมแล้ว ยังเป็นการเรียนรู้วิทยาการสมัยใหม่ โดยเฉพาะพระราชประสงค์ที่ต้องการเห็นรถไฟ⁵⁹

ก่อนที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จะเสด็จประพาสเกาะชวาที่เป็นอาณานิคมของดัตช์ พระองค์ได้เสด็จเยือนเกาะสิงคโปร์ที่เป็นอาณานิคมของอังกฤษก่อน ซึ่งสิงคโปร์ถือเป็นศูนย์กลางทางการค้าและเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยพระองค์ต้องการที่จะทอดพระเนตรวิธีการปกครองบ้านเมืองของสิงคโปร์ เมื่อเสด็จถึงได้ทอดพระเนตรสถานที่ราชการต่างๆ เช่น ทาวน์ฮอลล์ ไปรษณีย์สถาน โทรเลขสถาน โรงเรียน โรงพยาบาล รวมเป็นเวลา 8 วัน อีกทั้งได้พบกับข้าราชการอังกฤษจำนวนมากรวมถึงผู้ว่าการเกาะสิงคโปร์ จากนั้นเสด็จไปยังเมืองเปตาเวีย (หรือ จาการ์ตา ในปัจจุบัน) เกาะชวา และเมืองสมารัง ณ เมืองแห่งนี้เองที่ได้ทอดพระเนตรรถไฟและสถานีรถไฟด้วยพระองค์เอง⁶⁰ แม้ก่อนหน้านี้ W. H. Read กงสุลเนเธอร์แลนด์ประจำสิงคโปร์ได้ทูลว่า ถ้าหากต้องการข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับเรื่องการรถไฟ ผู้ว่าการเกาะสิงคโปร์ก็สามารถตอบข้อสงสัยทั้งหมดได้โดยไม่จำเป็นต้องเสด็จไปยังเมืองสมารัง แต่กงสุลก็ไม่สามารถขัดพระราชประสงค์ได้⁶¹

⁵⁸ ไกรฤกษ์ นานา, ไขปริศนาประเด็นอำนาจในประวัติศาสตร์ไทย (กรุงเทพฯ: มติชน, 2558), หน้า 92.

⁵⁹ กรรณิการ์ สารทพรุง, “รัชกาลที่ 5 กับฮอลันดาและชวา: การเสด็จประพาส (สิงคโปร์) เบตาเวีย และสมารังในปี 1871 และการพิสูจน์ “ตัวตน” ของสยามในฐานะรัฐเอกราช,” ใน รัชกาลที่ 5: สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป (กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547), หน้า 7.

⁶⁰ อรอนงค์ ทิพย์พิมล, “รัชกาลที่ 5 กับอังกฤษและมลายู/สิงคโปร์: การเสด็จประพาสสิงคโปร์และมลายู,” ใน รัชกาลที่ 5: สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป (กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547), หน้า 3-10.

⁶¹ กรรณิการ์ สารทพรุง, “รัชกาลที่ 5 กับฮอลันดาและชวา: การเสด็จประพาส (สิงคโปร์) เบตาเวีย และสมารังในปี 1871 และการพิสูจน์ “ตัวตน” ของสยามในฐานะรัฐเอกราช,” ใน รัชกาลที่ 5: สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป (กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547), หน้า 7.

ภายหลังจากที่ได้เสด็จประพาสสิงคโปร์และเกาะชวาแล้ว รัชกาลที่ 5 มีพระราชประสงค์ที่จะเสด็จประพาสยุโรป แต่ก็ได้รับการคัดค้านจากเจ้าพระยาศรียวงศ์ ผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน เนื่องจากเป็นการเดินทางระยะไกลและเสี่ยงภัยมาก เจ้าพระยาศรียวงศ์จึงทูลแนะนำให้เสด็จอินเดีย สอดคล้องกับความเห็นของเจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี เจ้าพระยาพระคลัง ที่จะจัดหาเรือพระที่นั่งเดินทางให้⁶² ปีต่อมาพระองค์จึงได้เสด็จประพาสบริติชราช (British Raj) กล่าวคือ อินเดียและพม่าที่เป็นส่วนหนึ่งของอาณานิคมอังกฤษ โดยเสด็จทางเรือพร้อมคณะผู้ติดตาม 27 คน จากกรุงเทพฯ ไปยังสิงคโปร์ ผ่านช่องแคบมะละกา ปันัง แวะพักที่มะละแหม่ง ย่างกุ้งและกัลกัตตา อันเป็นเมืองศูนย์กลางการปกครองของบริติชราชและเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ อีกทั้งยังมีระบบรางที่มีระยะทางยาวที่สุดในขณะนั้น⁶³ ระบบรางจึงเปรียบเสมือนเป็นแขนขาของระบบจักรวรรดินิยมอังกฤษ

ตลอดการประพาสบริติชราช พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จจากเมืองกัลกัตตาไปยังเมืองเดลี อัครา คอนโพร ลัคเนา บอมเบย์ และพาราณสี รวมเวลาในการเสด็จประพาสเมืองต่างๆ 48 วัน ระยะทาง 6,823 ไมล์ การเดินทางระยะไกลไปแต่ละเมืองเสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งขบวนพิเศษ ซึ่งเป็นตู้รถไฟประจำตำแหน่งของอุปราชบริติชราชที่มีการบริการชั้นเลิศ โดยการถวายการรับรองจากบริษัท G.F. Kellner ของ George Francis Kellner ซึ่งเป็นผู้ปกครองอาณานิคมอังกฤษ⁶⁴ อีกทั้งได้มีการประดับตกแต่งสถานีรถไฟทุกแห่ง จัดให้มีผู้คนรับเสด็จ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในการรถไฟส่วนใหญ่เป็นชาวอินเดีย รองลงมาเป็นชาวยุโรป⁶⁵ ในระหว่างการเดินทางยังต้องประทับแรมค้างคืนในรถไฟเป็นเวลากว่า 10 วัน ความรวดเร็วสะดวกสบายของรถไฟทำให้พระองค์พอพระราชหฤทัยเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะตารางเดินรถที่มีความเที่ยงตรงตามที่ตีพิมพ์ไว้ ทำให้มีพระราชดำริที่จะวางทางรถไฟในสยามทันทีที่เสด็จนิวัตพระนคร⁶⁶ นอกจากนั้นในระหว่างเสด็จพระราชดำเนินกลับกรุงเทพฯ ได้เสด็จขึ้นบกที่เมืองเกอดะห์หรือไทรบุรี ก่อนที่จะเสด็จพระราชดำเนินผ่านทางถนนไทรบุรีซึ่งเป็นถนนสายเก่าเชื่อมต่อไปยังเมืองสงขลา ก่อนที่จะเสด็จนิวัตกลับพระนครทางเรือ

⁶² วารุณี โอสถารมย์, “รัชกาลที่ 5 กับบริติชราช/อินเดีย: พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสบริติช-อินเดีย พ.ศ. 2415,” ใน รัชกาลที่ 5: สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป (กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547), หน้า 21-22.

⁶³ Ibid, หน้า 6.

⁶⁴ Ibid, หน้า 39

⁶⁵ Ibid, หน้า 287.

⁶⁶ Ibid, หน้า 95.

กล่าวโดยสรุป การเสด็จประพาสเปตาเวียและบริติชราชในช่วงก่อนพระราชพิธีบรมราชาภิเษกครั้งที่สอง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโลกทัศน์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าอย่างมาก โดยเฉพาะการได้เสด็จพระราชดำเนินไปสถานที่ต่างๆโดยรถไฟ ทำให้เห็นประโยชน์ของการเดินทางด้วยระบบรางที่ถือเป็นการขนส่งสมัยใหม่ที่สะดวกสบาย ตรงต่อเวลา และถือเป็นเครื่องมือในการปกครองอย่างหนึ่งซึ่งจะมาพร้อมกับการสื่อสารทางไกล เมื่อพระองค์ได้บรมราชาภิเษกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2416 จึงได้มีความพยายามเปลี่ยนแปลงสยามในหลายๆด้านไปพร้อมกัน เช่น การปฏิรูปราชวงศ์จักรี การปฏิรูปการคลัง การปฏิรูประบบราชการเดิมให้มีโครงสร้างที่ใหญ่และซับซ้อนมากขึ้น การรวมอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลางโดยการยกเลิกระบบเจ้าเมืองเดิมและส่งตัวแทนรัฐบาลไปประจำทุกหัวเมือง เพราะฉะนั้นการปกครองรูปแบบนี้จะสัมฤทธิ์ผลได้จริง จะต้องต้องมีช่องทางการคมนาคมระหว่างศูนย์กลางกับหัวเมืองต่างๆได้อย่างรวดเร็ว⁶⁷

3.2 กำเนิดระบบรางจากกลุ่มทุนต่างชาติ

“...ความยากลำบากในการขอลัมปทานรถไฟ [ในอังกฤษ] มี 2 ที่สำคัญ คือ 1. หนังสือขอลัมปทานแบบเป็นทางการ เอกสารดังกล่าวต้องมีความสมบูรณ์ เนื้อหาต้องครอบคลุม มีรายละเอียดที่ชัดเจน และประมาณการได้อย่างแม่นยำ และ 2. การพิจารณาร่างหนังสือสัญญา มีกระบวนการพิจารณาหลายขั้นตอนและต้องพิจารณาที่ละเอียดถี่ถ้วนซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า...”⁶⁸

การสถาปนาระบบราชการแบบใหม่และการตั้งกระทรวงใหม่ขึ้นมาจำนวนมาก ยังมีการตั้งสภาที่ปรึกษาราชการ (Privy Council) ทำหน้าที่ถวายคำปรึกษา ความเห็นต่างๆ หรือกราบบังคมทูลเสนอความเห็นในการออกกฎหมายใหม่ต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งผู้ที่เข้าประชุมสภาที่ปรึกษาเป็นขุนนางไทย แม้จะมีการปฏิรูประบบราชการและตั้งหน่วยงานใหม่ๆขึ้นมา แต่ข้าราชการไทยในเวลานั้นยังขาดความสามารถทางวิชาการและการบริหารแบบใหม่ ทำให้ต้องจ้างชาวยุโรปจำนวนมากเป็นที่ปรึกษาราชการ⁶⁹ แต่การรวมอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลางก็ไม่ได้ราบรื่นมากนัก

⁶⁷ วิภัส เลิศรัตนรังษี, “การปฏิวัติคมนาคมกับการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม พ.ศ.2435-2475,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2558), หน้า 16.

⁶⁸ R.W. Kostal, *Law and English Railway Capitalism 1825-1875* (Oxford: Clarendon Press, 1994), p. 114-115.

⁶⁹ ชมพูนุช นาศิริรักษ์, “บทบาทของที่ปรึกษาชาวต่างประเทศในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2411-2453,” (วิทยานิพนธ์หลักสูตรอักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาภูมิศาสตร์-ประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2513), หน้า 9.

วิกฤตการณ์วังหน้าในช่วงปลายปี พ.ศ. 2417 อันนำไปสู่ที่เปิดโอกาสให้กงสุลและข้าราชการอังกฤษเข้ามามีบทบาทในการแก้ไขปัญหาความตึงเครียด โดยเฉพาะเซอร์แอนดรูว์ คลาร์ก (Sir Andrew Clarke) ผู้ว่าการเกาะสิงคโปร์ที่ได้เดินทางมาสยามในช่วงเวลาดังกล่าวและได้ใกล้ชิดกับความบาดหมางระหว่างพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และ กรมพระราชวังบวรวิไชยชาญ อีกทั้งแอนดรูว์ คลาร์ก ยังเป็นผู้ร่างหนังสือปรองดองให้ทั้งสองพระองค์ลงพระปรมาภิไธยเพื่อสร้างความสมานฉันท์ นอกจากนี้ เอ็ดเวิร์ด แบลร์ มิทเชล (Edward Blair Mitchell)* เหนติบัณฑิตชาวอังกฤษ ได้เข้ามาเป็นที่ปรึกษากฎหมายให้กับรัฐบาลสยามตั้งแต่ พ.ศ. 2429 ได้เสนอแผนโครงการพัฒนาประเทศไว้หลายรูปแบบ แต่มิทเชลมองว่าการให้สัมปทานกับต่างชาติที่มีความสนใจนั้นดีกว่าการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศและการลงทุนโดยรัฐ เนื่องจากประหยัดงบประมาณและมีความเสี่ยงน้อย⁷⁰ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับการพัฒนาบรรณารักษ์ในอังกฤษแล้ว นักกฎหมายมักจะมีบทบาทอย่างสูงไม่น้อยไปกว่าวิศวกร โดยเฉพาะการสนับสนุนร่างกฎหมายที่ให้สัมปทานรถไฟแก่เอกชนมากกว่าที่ให้รัฐเป็นผู้ลงทุนเอง⁷¹ การเข้ามาของชาวต่างชาติและการจ้างที่ปรึกษาชาวยุโรปดังกล่าว นำไปสู่การสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างรัฐและขุนนางต่างชาติที่เห็นช่องทางการเป็นนายทุนประกอบกิจการบางอย่าง ซึ่งรวมถึงอัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส และ อองเดร เดอ ริเชอลิเยอ ผู้ที่ได้รับสัมปทานระบบรางในสยามสัญญาแรก

อัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส (Alfred John Loftus, 1834-1899) เกิดที่เมืองดาร์ลิงตัน ซึ่งเป็นเมืองที่ให้กำเนิดรถไฟสมัยใหม่แห่งเกาะอังกฤษ ในช่วงแรกลอฟตัสทำงานเกี่ยวข้องกับเรือทะเลมาโดยตลอดจนกระทั่งได้เป็นกัปตันเรือ แต่ครั้งหนึ่งถูกโจรสลัดปล้นและเผาเรือบริเวณเกาะไต้หวัน ต่อมาจึงได้มาทำงานรับใช้สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) ในตำแหน่ง ผู้ชำนาญการด้านอุทกศาสตร์ (Hydrographer) ทำหน้าที่ได้สำรวจชายฝั่ง แม่น้ำ แผนที่ทางทะเล โทรเลข และรถไฟ⁷² นอกจากนี้ยังได้ถวายงานให้กับพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เช่น การเป็นผู้บังคับการเรือเมื่อครั้งที่รัชกาลที่ 5 เสด็จประพาสอินเดีย การสร้างค่ายและหอดูดาวที่บ้านบางตะลื่อ ใกล้แหลมเจ้าลาย การสำรวจและทำแผนที่ร่วมกับกองทำแผนที่ทดลอง รวมถึงการเป็นตัวแทนรัฐบาลสยามในการสำรวจคอคอดกระร่วมกับคณะวิศวกรฝรั่งเศส ผลจากการสำรวจลอฟตัสได้เขียน *Notes of*

* เอ็ดเวิร์ด แบลร์ มิทเชล นอกจากจะเป็นที่ปรึกษากฎหมาย ยังมีความสามารถในการแปลภาษาและเป็นผู้จัดทำพจนานุกรมไทย-อังกฤษ ฉบับ พ.ศ. 2435

⁷⁰ The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser (Weekly), 22 September 1891, p. 177.

⁷¹ R.W. Kostal, *Law and English Railway Capitalism 1825-1875* (Oxford: Clarendon Press, 1994), p.13.

⁷² Birmingham Images @ The Library of Birmingham, *Captain Alfred John Loftus* [online]. Available from: <https://www.search.birminghamimages.org.uk/Details.aspx?&ResourceID=3306&SearchType=2&ThemeID=65> [January 20, 2018]

*Journey Across The Isthmus of Kra*⁷³ เป็นรายงานการสำรวจคอคอดกระที่เชื่อว่าไม่ควรชุดคล้องความดีความชอบทำให้ลอฟตัสได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น “พระนิเทศชลธิ” เจ้ากรมเซอร์เวย์ทางน้ำ สังกัดกรมท่ากลาง เมื่อ พ.ศ. 2429 แต่ต่อมาได้ลาออกจากราชการแล้วทำธุรกิจในเมือง⁷⁴ ลอฟตัสเป็นผู้มีความสามารถหลายด้าน ทั้งยังเป็นผู้ประดิษฐ์ตะเกียง (Loftus patent Glycerin Lamp) ซึ่งใช้ในเรือขนส่งทางทะเลจำนวนมากและยังได้ประดิษฐ์นาฬิกาแดดร่วมกับริเชอลิเยอ ถวายรัชกาลที่ 5 โดยนาฬิกาแดดดังกล่าวตั้งอยู่บนอนุสาวรีย์วัดนิเวศธรรมประวัติในปัจจุบัน

องเดร เดอ ริเชอลิเยอ (Andre de Richelieu) หรือกัปตันริชลิว เป็นชาวเดนมาร์กเชื้อสายฝรั่งเศส ในปี พ.ศ. 2418 พระเจ้าคริสเตียนที่ 9 ได้มีพระราชสาส์นมายังพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยให้ริเชอลิเยอเป็นผู้นำสาส์นมาถวาย พร้อมทั้งได้ฝากฝังให้ริเชอลิเยอเข้ารับราชการในกองทัพสยาม เป็นกัปตันประจำเรือสยามมกุฎวิชัยชิตและได้รับมอบหมายให้ทำแผนที่ทางทะเลฝั่งตะวันตก เป็นแม่ทัพบัญชาการรบในวิกฤตการณ์ปากน้ำ ร.ศ. 112 จนกระทั่งได้เป็นพลเรือโทและพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น “พระยาชลยุทธโยธินทร” ปฏิบัติหน้าที่คล้ายกับที่ปรึกษาส่วนพระองค์ ริเชอลิเยอได้รับตำแหน่งสูงสุดในกองทัพคือ ผู้บัญชาการกรมทหารเรือในปี พ.ศ. 2443 รวมทั้งเป็นผู้ร่วมก่อตั้งโรงเรียนนายเรือ หลังจากนั้นได้ลาออกจากราชการและเดินทางกลับไปยังเดนมาร์ก⁷⁵ โดยในระหว่างที่ริเชอลิเยอรับราชการได้สนิทสนมกับนายเรือชาวอังกฤษที่มีบ้านอยู่ใกล้ๆ คือ กัปตันลอฟตัส ซึ่งต่อมาได้ร่วมประดิษฐ์นาฬิกาแสงแดดและร่วมกันทำธุรกิจในเมือง

3.2.1 ความเคลื่อนไหวรถไฟชานเมืองสายแรก “หัวลำโพง-ปากน้ำ”

การก่อสร้างระบบรางเป็นวิทยาการสมัยใหม่ที่คนสยามยังไม่มีความรู้และความเชี่ยวชาญ แม้จะมีการปฏิรูประบบราชการโดยการรวมศูนย์อำนาจเข้าสู่ศูนย์กลาง แต่รัฐสยามเองก็ยังมีเงินในท้องพระคลังมากเพียงพอที่จะลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ โดยเฉพาะการลงทุนในระบบราง⁷⁶ อีกทั้งกลุ่มทุนภายในที่ส่วนใหญ่เป็นเจ้าภาษีนายอากรก็ไม่ได้มีความรู้ด้านวิศวกรรมและยังไม่มี ความเข้มแข็งทางการเงินมากพอ ความมุ่งหมายที่จะพัฒนาระบบรางในช่วงแรกเริ่มจึงติดกับกลุ่มทุนต่างชาติที่มีปฏิสัมพันธ์อันดีกับราชสำนัก ประกอบกับการช่วงชิงดินแดนแม่น้ำโขงฝั่งขวาระหว่างฝรั่งเศสกับสยาม

⁷³ Alfred John Loftus, *Notes of Journey Across the Isthmus of Kra* (Singapore: Strait Times, 1883).

⁷⁴ ศิลปวัฒนธรรม. “ตัวการ” ที่ทำให้ไทยยกเลิกโครงการชุดคอคอดกระ ข้อมูลใหม่สมัยรัชกาลที่ 5 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://www.silpa-mag.com/club/art-and-culture/article_7580 [15 มกราคม 2561]

⁷⁵ ชัยนิมิตร นวรัตน์, *ประวัติศาสตร์มีชีวิต 2 ริชลิว: นักรุกข้ามชาติในมาดนายพลเรือสยาม* (กรุงเทพฯ: อักษรโสภณ, 2558), หน้า 115.

⁷⁶ ปิยนาล บุณนาค, *รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (ม.ป.ท., 2518), หน้า 112.

ที่เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2428 อันนำไปสู่วิกฤตการณ์ปากน้ำที่ปะทะกันด้วยกำลังทหารในปี พ.ศ. 2436⁷⁷ ยิ่งเป็นสิ่งกระตุ้นให้สยามแข่งขันต่อการสำรวจเส้นทางก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง รถมราง และรถไฟทางไกล ในช่วง พ.ศ.2429-2431 แม้สยามจะมีได้คาดการณ์ว่าต้องจ่ายค่าเสียหายต่อความขัดแย้งนับล้านบาทก็ตาม*

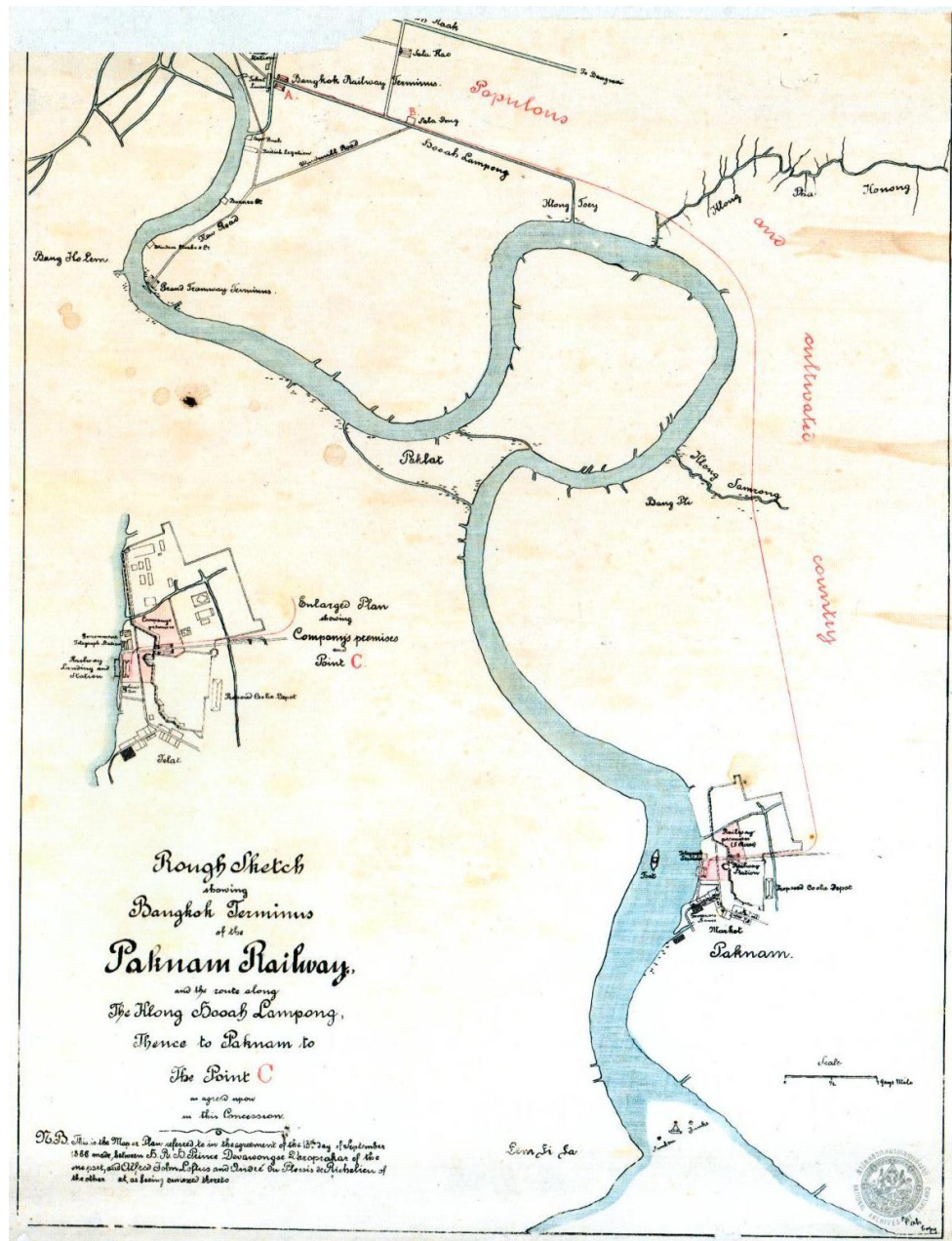
ความขัดแย้งข้างต้นเร่งให้เกิดการก่อสร้างระบบรางไปยังปากน้ำจึงมาจากเหตุผลทางด้านการทหารและการเมือง ในปี พ.ศ.2429 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระราชประสงค์ที่จะให้กรุงเทพฯมีระบบรางมาช้านาน จึงได้ตรัสกับ อัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส รองผู้บังคับการกองทัพเรือสยามชาวอังกฤษ และ อองเดร เดอ ริเชอลิเยอ ที่ปรึกษาราชการในพระองค์ ให้ก่อสร้างระบบรางจนนำไปสู่การลงนามในสัญญาสัมปทานก่อสร้างรถไฟชานเมืองเมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2429 จำนวน 2 เส้นทาง คือ



⁷⁷ เสกสรร โกศรี, “รัฐไทยกับพลวัตการก่อตัวของเส้นเขตแดนตามแนวคิดรัฐสมัยใหม่หลังเหตุการณ์ ร.ศ.112” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการจัดการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557), หน้า 67-69.

* สยามเสียค่าปรับ ค่าทำขวัญ และเงินประกันต่อวิกฤตการณ์ปากน้ำรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,605,235 บาท

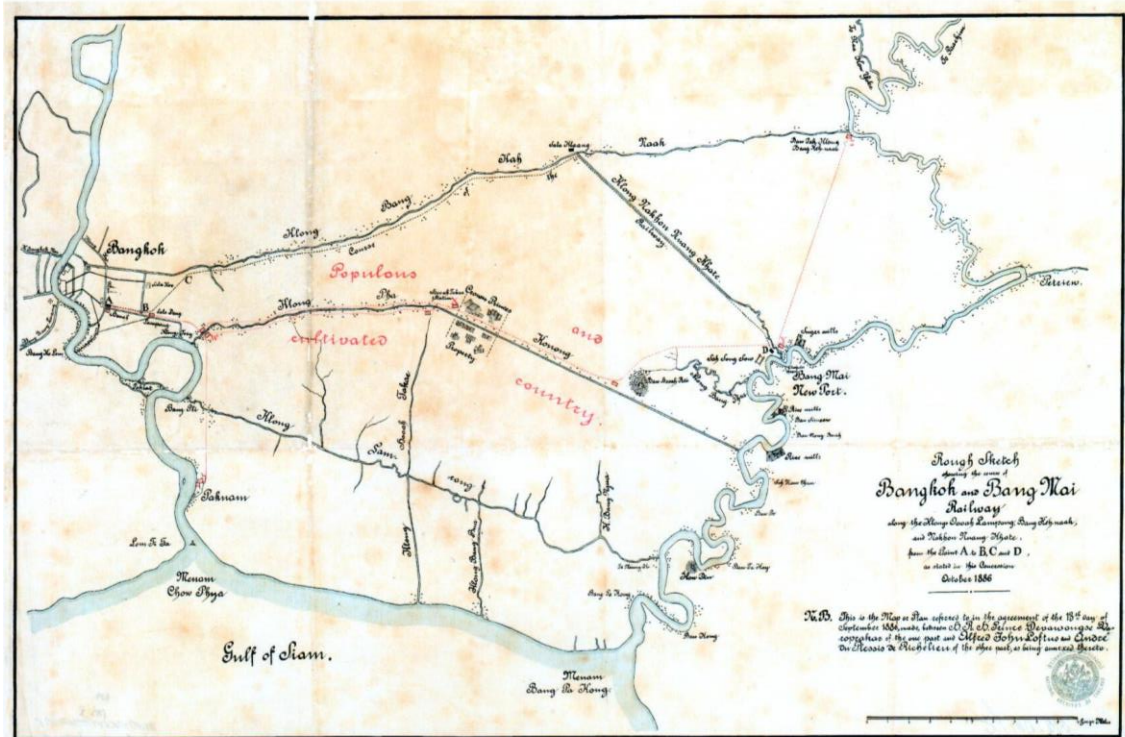
1. เส้นทางปากน้ำ โดยเริ่มจากกรุงเทพมหานครบริเวณตลาดหลวงใกล้คลองชุดใหม่ (กล่าวคือ สถานีรถไฟใต้ดินหัวลำโพงในปัจจุบัน) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ เรียบคลองหัวลำโพงไปยังปากน้ำ ระยะทาง 21.3 กิโลเมตร⁷⁸



รูปภาพ 3 ภาพร่างแผนที่รถไฟปากน้ำ
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผ.กต.57 กรุงเทพฯ-ปากน้ำ

⁷⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต5.3/1 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง สัญญารถไฟปากน้ำระหว่างรัฐบาลสยามและพระนิเทศซลธี และ พระยาชลยุทธโยธิน [2429]

2. เส้นทางบางใหม่** เริ่มจากกรุงเทพบริเวณตลาดหลวงใกล้คลองชุดใหม่ มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เรียบคลองบางกระหนากฝั่งใต้ ไปยังคลองนครเนื่องเขตรจนถึงปากคลองออกแม่น้ำใกล้กับบางใหม่⁷⁹



รูปภาพ 4 ภาพร่างแผนที่เส้นทางรถไฟกรุงเทพ-บางใหม่
ที่มา: สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ.กต.8 กรุงเทพ

รายละเอียดที่สำคัญของสัญญาทั้งสองส่วนใหญ่มีลักษณะคล้ายกัน กล่าวคือ ประกอบไปด้วย การซื้อ/เช่าที่ดินตลอดแนวเส้นทางรถไฟ งานสำรวจเส้นทาง งานก่อสร้างและการวางราง การก่อสร้างสถานีจำนวน 8 สถานี การจัดการรถไฟ และการเดินรถ เป็นระยะเวลา 50 ปี และเมื่อสิ้นสุดสัญญาจะตกเป็นของรัฐบาล โดยต้องเริ่มก่อสร้างภายใน 3 ปี และต้องสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปี ทั้งนี้สัญญากำหนดให้สามารถกู้ยืมเงินได้ไม่เกิน 40% ของเงินก่อสร้างทั้งหมด และรัฐบาลสามารถซื้อคืนทางรถไฟได้หลังจากเปิดใช้อย่างเป็นทางการไปแล้ว 20 ปี แต่ต่างกันตรงที่เส้นทางบางใหม่ต้องสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 6 ปี ข้อสังเกตที่สำคัญของทั้งสองสัญญา คือ เป็นสัญญาที่มีการแนบแผนที่เส้นทางก่อสร้างทางรถไฟที่ใกล้เคียงกับการก่อสร้างจริง เนื่องด้วยประสบการณ์ของผู้รับสัมปทานที่เคยทำแผนที่มาก่อน จึงทำให้สัญญาดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือเป็นอย่างมาก

** บางใหม่ ในปัจจุบันคือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ส่วนคลองบางกระหนาก มีชื่อเรียกอย่าง คือ คลองบางขนาก หรือ คลองแสนแสบ

⁷⁹ สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต5.3/2 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง สัญญาบริษัทรถไฟปากน้ำ [2429]

ขุนนางผู้มีบทบาทสำคัญต่อการพิจารณาสัมปทานระบบรางในช่วงแรก คือ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นเทวะวงษ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ เนื่องด้วยผู้ขอขอสัมปทานระบบรางเป็นชาวต่างชาติและการที่กรมโยธาธิการอยู่ภายใต้กระทรวงต่างประเทศ ทำให้การเสนอเรื่องดังกล่าวจะต้องนำเรียนกรมหมื่นเทวะวงษ์ฯ เพื่อนำความเห็นเสนอต่อที่ประชุมเสนาบดีและทูลเกล้าฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว นอกจากนี้กรมหมื่นเทวะวงษ์ฯ ยังมีบทบาทสำคัญในการว่าจ้างชาวต่างประเทศเข้ารับราชการในสยาม โดยเฉพาะในกรมโยธาธิการและกรมรถไฟ ซึ่งกรมหมื่นเทวะวงษ์ฯ จะเป็นผู้ที่เลือกบุคคลที่มีความสามารถและไม่ได้เป็นคู่แข่งกับสยาม เช่น อังกฤษ หรือฝรั่งเศส เข้ารับราชการ

ในขณะนั้นสยามยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งบริษัท ทำให้ผู้รับสัมปทานทั้งสองต้องจดทะเบียนบริษัทกับกระทรวงเกษตราธิการในชื่อ บริษัท รถไฟปากน้ำ ทุนจำกัต (Paknam Railway Company, Limited) เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2434 ในตอนแรกพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโดยพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นเทวะวงษ์วโรปการ ถือหุ้นบริษัทกึ่งหนึ่ง อีกกึ่งหนึ่งถือครองโดยลอฟตัสและริเชอเลียเออ หลังจากนั้นจึงจะเปิดขายหุ้นต่อสาธารณะ ตั้งเป้าการระดมทุน 400,000 บาท (400,000 Ticals) โดยการเปิดขายหุ้น หุ้นละ 80 บาท จำนวน 5,000 หุ้น ซึ่งจะให้ผลตอบแทนปีละ 10% เบื้องต้นได้ค่านวนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างอยู่ที่ 240,000 บาท เมื่อจัดตั้งบริษัทรถไฟปากน้ำสำเร็จ ผู้รับสัมปทานจึงได้โอนสัญญาสัมปทานให้เป็นส่วนหนึ่งของบริษัท โดยมีผู้ถือหุ้น ดังนี้⁸⁰

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น
Andre de Richelieu	150
Hans Niels Andersen	100
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	100
Peter B. C. Kinch	50
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	30
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	30
Joseph	20
John MacLachlan	10

⁸⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ฎต.5.3/4 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง หนังสือเรื่อง ARTICLES OF ASSOCIATION OF THE PAKNAM RAILWAY COMPANY, LTD. [2434]

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	10
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	10
รวม	510

ตาราง 2 ตารางแสดงผู้ถือหุ้นบริษัท รถไฟปากน้ำ จำกัด

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.3/4](#) เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง

หนังสือเรื่อง ARTICLES OF ASSOCIATION OF THE PAKNAM RAILWAY COMPANY, LTD. [2434]

ภายหลังได้มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นรายใหญ่จากองเดร เดอ ริเชอเลียเอ และ ฮานส์ นีลส์ แอนเดอร์เซน (Hans Niels Andersen) เป็นมิสเตอร์คราเมอร์ซึ่งเป็นพ่อค้าและหมอเสก⁸¹

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น
มิสเตอร์คราเมอร์ (C. Kramer)	161
หมอเสก (Dr. Harward Heys) *	134
มิสเตอร์ดิลเก้ (W. A. G. Tilleke)	70
หลวงสุนทรโกษา	57
หมอไรเตอร์ (Dr. Reytter)	10
วิลเลียม กรุต (William Lennart Grut)	10
มิสเตอร์ กาดอร์ (T. A. Gottsche)	10
พระสิทธิธรรักษ์	1
รวม	453

ตาราง 3 รายชื่อผู้ถือหุ้นบริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัด พ.ศ.2453

ที่มา: “หนังสือกำหนดอำนาจสำหรับบริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัด,” *ราชกิจจานุเบกษา*

เล่มที่ 27 (25 ธันวาคม 2453): 75-77.

แม้จะได้รับพระรับพระบรมราชานุญาตก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2429 แต่การก่อสร้างก็ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่น เนื่องจากกลุ่มทุนระบอบราชวงศ์ต่างชาติมีเงินทุนก่อสร้างไม่

⁸¹ “หนังสือกำหนดอำนาจสำหรับบริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัด,” *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 27 (25 ธันวาคม 2453): 75-77.

* หมอเสก หรือ นายแพทย์ชาวมุสลิม เรย์โนลด์ส เฮาส์ (Samuel Reynolds House) เป็นหมอชาวอเมริกันซึ่งจบทางด้านศัลยแพทย์ นอกเหนือจากการรักษาผู้คนในไทยนานกว่า 29 ปี ยังเป็นมิสชันนารีเผยแพร่ศาสนาและมีส่วนร่วมในการรวบรวมศรัทธาก่อสร้างโบสถ์คริสต์จักร 1 เชียงใหม่

เพียงพอ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานให้พระคลังข้างที่ เข้าหุ้นกับบริษัทผู้รับสัมปทาน จำนวน 2,150 หุ้น รวมเป็นเงิน 172,000 บาท จึงทำให้การก่อสร้าง ทางรถไฟดำเนินต่อไปได้⁸² ภายหลังได้มีการแบ่งหุ้นจากพระคลังข้างที่แบ่งพระราชทานให้พระเจ้าลูกเธอในพระองค์จำนวน 21 พระองค์ กำไรเฉลี่ยของกิจการจึงตกอยู่กับผู้ถือหุ้น⁸³

การก่อสร้างกว่าจะแล้วเสร็จต้องใช้ระยะเวลาถึง 7 ปี จึงสามารถเปิดใช้รถไฟที่ได้รับสัมปทาน สายแรกอย่างเป็นทางการได้ในวันที่ 11 เมษายน พ.ศ.2436 ด้วยระยะทาง 21.3 กิโลเมตร ซึ่งบริษัท Grassi Brothers and Co. ของโจอาคิม กราซี (Joachim Grassi) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง⁸⁴ ส่วน หัวรถจักรไอน้ำได้นำเข้าจากเยอรมนีมา 4 ขบวน โดยทำการเดินรถสี่เที่ยวต่อวัน หลังจากเปิด ให้บริการได้ไม่นานก็เกิดวิกฤตการณ์ปากน้ำที่สยามเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ในวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ.2436 ซึ่ง ริเชอลิเยอ ผู้ได้รับสัมปทานรถไฟสายปากน้ำได้เป็นผู้บังคับบัญชาเรือปืน พร้อมทั้งทำหน้าที่ วางแผนป้องกันรักษาพระราชอาณาเขตหัวเมืองชายทะเลตะวันออก ภายหลังรถไฟสายปากน้ำได้มีการเพิ่มสถานีจาก 10 สถานี เป็น 12 สถานี ประกอบไปด้วย สถานีหัวลำโพง สถานีศาลาแดง สถานี บ้านกล้วย สถานีกล้วยน้ำไท สถานีพระโขนง สถานีบางจาก สถานีบางนา สถานีสำโรง สถานีจระเข้ สถานีบางนางเก็ง สถานีมหawangค์ และสถานีปากน้ำซึ่งเป็นสถานีปลายทางและเป็นที่ซ่อมบำรุงรถไฟ⁸⁵

ส่วนรถไฟสายกรุงเทพ-บางใหม่ ที่ได้รับสัมปทานพร้อมกับรถไฟสายปากน้ำ อองเดร เดอ ริเชอลิเยอ และ อัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส ซึ่งผู้รับสัมปทานได้มีการจัดตั้งบริษัท รถไฟบูรพา ทุนจำกัด ร่วมกับกรมหมื่นเทวะวงศ์วโรปการและกรมหมื่นดำรงราชานุภาพ โดยได้ประกาศเปิดขายหุ้นเพื่อ ระดมทุนจากสาธารณะ ซึ่งประเมินว่ามีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างประมาณ 1,360,000 บาท และถ้า หากระดมทุนได้สำเร็จก็คาดว่าจะทำการก่อสร้างในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2432 แต่เนื่องด้วยผู้รับ สัมปทานให้ความสำคัญกับรถไฟสายปากน้ำมากกว่าสายบางใหม่ ทำให้ไม่สามารถระดมทุนได้ เพียงพอและทันเวลา ส่งผลให้สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นโมฆะอันเนื่องมาจากไม่ได้ก่อสร้างได้ทัน ตามเวลาที่กำหนด ภายหลัง ริเชอลิเยอ และพวก ได้พยายามขอสัมปทานเส้นทางรถไฟสายบางใหม่ อีกครั้ง โดยจะเชื่อมกับรถไฟสายปากน้ำที่สถานีพระโขนงไปยังบางใหม่ แต่ก็ไม่ได้รับพระบรมรา

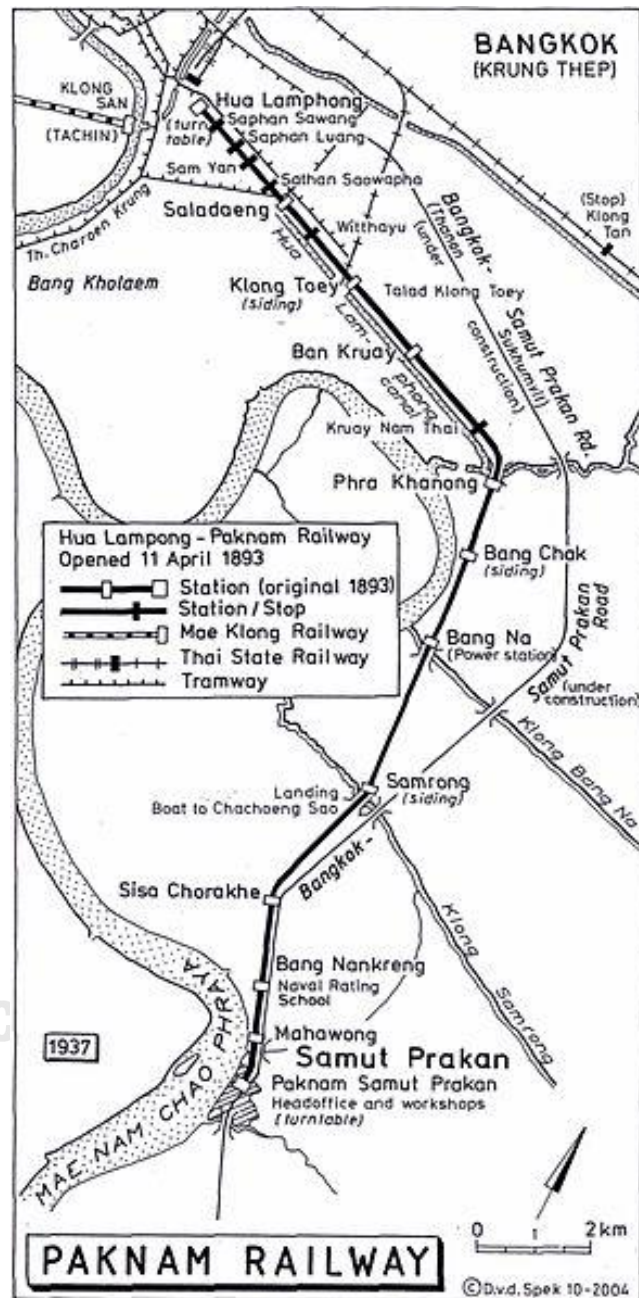
⁸² ปิยนาด บุณนาค, รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ม.ป.ท., 2518), หน้า 128.

⁸³ ชลลดา วัฒนศิริ, “พระคลังข้างที่กับการลงทุนธุรกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-2475,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529), หน้า 175-176.

⁸⁴ พิริยา พิทยาวัฒนชัย, “สถาปัตยกรรมของโยอาคิม กราซีในสยาม,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม ภาควิชาศิลปะสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2554), หน้า 36.

⁸⁵ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968* (Bangkok: White Lotus, 2015), p. 96-97.

ขานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนกระทั่งกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐเป็นผู้ก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพ-บางใหม่ ในปี พ.ศ. 2448⁸⁶



รูปภาพ 5 รถไฟสายปากน้ำ-หัวลำโพง พร้อมสถานีปลายทาง
ที่มา Dick van der Spek. Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968.
(Bangkok: White Lotus, 2015), p. 97.

⁸⁶ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 34-35.

3.2.2 กำเนิตรรางสยามโดยทุนต่างชาติ

การที่กลุ่มทุนระบอบราชวงศ์ต่างชาติจะได้รับสัมปทานรถไฟชานเมืองแบบเบ็ดเสร็จหลายเส้นทางยังรวมไปถึงการได้มาซึ่งสัญญาสัมปทานระบบรถรางในกรุงเทพฯ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระราชดำริอยากให้กรุงเทพฯมีรถราง ทรงพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ อัลเฟรด จอห์น ลอฟต์ส และ อองเดร เดอ ลิเชอริเยอ ได้รับสัมปทานก่อสร้างและดำเนินกิจการรถรางอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2430⁸⁷

สัญญาสัมปทานระบุว่าอนุญาตให้ผู้รับสัญญาทำรถรางแบบเหมาเบ็ดเสร็จ 7 แห่ง เป็นระยะเวลา 50 ปี โดยต้องเริ่มการก่อสร้างทางรถรางภายใน 3 ปี และต้องเปิดใช้งานรถรางสายเจริญกรุง ตั้งแต่ศาลหลักเมืองไปยังบางคอแหลม ภายใน 5 ปี ส่วนอีกรถรางอีกหกสายต้องแล้วเสร็จภายใน 7 ปี⁸⁸ แต่หลังจากนั้นหนึ่งเดือนได้มีการโอนสัญญาสัมปทานไปให้กับเฮนรี ซิกก์ (Henry Sigg)* นักธุรกิจชาวอังกฤษ สาเหตุหนึ่งที่ทำให้ อัลเฟรด จอห์น ลอฟต์ส และ อองเดร เดอ ริเชอริเยอ โอนสัญญาสัมปทานรถรางสายบางคอแหลม เพราะต้องการให้ความสำคัญกับรถไฟสายปากน้ำที่มีปัญหาเรื่องการจัดหาเงินทุน รวมถึงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่ล่าช้า ผู้ได้รับสัมปทานรถรางจึงจดทะเบียนเป็นบริษัทในชื่อ บริษัทบางกอกแตรมเวย์ (Bangkok Tramway Company) โดยมี แอก เวสเทินโฮลซ์ (Aage Westenholz)** วิศวกรชาวเดนมาร์กเป็นผู้จัดการบริษัท⁸⁹ ทุนจดทะเบียนเป็นเงิน 300,000 คราวน์เดนมาร์ก ผู้ถือหุ้นใหญ่เป็นชาวต่างชาติมากกว่าชาวสยาม ได้แก่⁹⁰

1. คนอังกฤษ ถือหุ้นจำนวน 976 หุ้น
2. คนสยาม ถือหุ้นจำนวน 944 หุ้น
3. คนเดนมาร์ก ถือหุ้นจำนวน 639 หุ้น

⁸⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.21/2 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง สัญญาการทำรถแตรมเว

⁸⁸ Ibid

* เฮนรี ซิกก์ ได้ร่วมกับ Albert Jucker ก่อตั้ง Jucker, Sigg & Co. เพื่อนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมาขายในสยาม ตัวแทนประกันภัยทางทะเล โรงสีข้าวสามเสน เมื่อทั้งสองคนเสียชีวิต ธุรกิจได้ถูกขายให้กับ Albert Berli ซึ่งต่อมากลายเป็นบริษัทเบอร์ลี ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบัน

** Aage Westenholz เป็นวิศวกรชาวเดนมาร์ก เดินทางมาถึงสยามในปี พ.ศ. 2428 โดยเริ่มงานกับ the Bangkok Brick and Tile Company ต่อมาได้เป็นผู้จัดการบริษัทบางกอกแตรมเวย์ ในปี พ.ศ. 2434 เวสเทินโฮลซ์ เดินทางไปอเมริกาเพื่อศึกษาระบบเครื่องปั้นไฟและรถรางไฟฟ้า เพื่อเปลี่ยนจากรถรางแรงม้าเป็นรถรางไฟฟ้า เป็นผู้วางแผนในการพัฒนาระบบชลประทานและการขุดคลองรังสิต รวมทั้งรับราชการในกองทัพเรือ แต่ภายหลังได้ไปทำธุรกิจยางพาราที่เปรัก (Perak)

⁸⁹ Susan M. Martin, *The UP Saga* (Copenhagen: NIAS Press, 2003), p. 17.

⁹⁰ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968* (Bangkok: White Lotus, 2015), p. 5.

4. คนสวิส ถือหุ้นจำนวน 500 หุ้น
5. คนอเมริกัน ถือหุ้นจำนวน 56 หุ้น
6. คนอิตาลี ถือหุ้นจำนวน 50 หุ้น
7. คนเยอรมัน ถือหุ้นจำนวน 20 หุ้น
8. คนฝรั่งเศส ถือหุ้นจำนวน 15 หุ้น

ก่อนการก่อสร้างทางรถรางได้มีการสำรวจเส้นทาง พบว่า ถนนเจริญกรุงเป็นเส้นทางที่มีผู้คนพลุกพล่านมากและน่าจะให้ผลตอบแทนที่ดี ผู้ได้รับสัญญาสัมปทานจึงตัดสินใจสร้างทางรถรางบนถนนสายนี้⁹¹ โดยเส้นทางรถรางสายแรกเริ่มก่อสร้างจากศาลหลักเมืองบริเวณด้านข้างกระทรวงกลาโหมไปยังคูเรือกรุงเทพใกล้กับวัดยานนาวา ฝั่งรางเหล็กบนถนนเจริญกรุงเป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2431 เป็นรถรางแรงม้า (Horse-drawn tramway) ใช้ม้าจำนวน 8 ตัว ลากรถราง ต่อมาได้มีการก่อสร้างทางรถรางระยะที่สอง จากคูเรือกรุงเทพไปยังบางคอแหลมจนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2433 ทำให้เส้นทางรถรางขยายเป็น 9.2 กิโลเมตร⁹²

ในขณะนั้นกรุงเทพฯมี บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ที่วางแผนจะขายกระแสไฟในพระนครมาตั้งแต่ พ.ศ. 2431 แต่ด้วยปัญหาการก่อสร้างที่ยืดเยื้อจึงทำให้ไม่สามารถขายกระแสไฟฟ้าได้ จนทำให้บริษัทบางกอกแตรมเวย์ ได้ขอก่อสร้างโรงไฟฟ้าบริเวณเชิงสะพานเหล็กข้ามคลองผดุงกรุงเกษมและอยู่ติดกับถนนเจริญกรุง ซึ่งก็ได้รับอนุญาตจากกรมนครบาลในปี พ.ศ. 2434 โดยจะสั่งซื้อเครื่องผลิตกระแสไฟจากสหรัฐอเมริกา⁹³ ในเวลาต่อมา เฮนรี ซิกกี ได้เสียชีวิตลง ทำให้ อัลเบิร์ต เบอริลี (Albert Berli) ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้จัดการบริษัทบางกอกแตรมเวย์แทน⁹⁴ แต่ก็ไม่สามารถบริหารงานให้บริษัทมีกำไรได้ จึงต้องล้มเลิกกิจการไปในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2435 โดยมีชาวเดนมาร์คมารับซื้อสัมปทานต่อด้วยทุนจำนวน 280,000 บาท⁹⁵

⁹¹ ชัยนิมิตร นวรัตน์, ประวัติศาสตร์มีชีวิต 2 ริชลิว: นักรุกขข้ามชาติในมาดนายพลเรือสยาม (กรุงเทพฯ: อักษรโสภณ, 2558), หน้า 49.

⁹² Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 21-22.

⁹³ สมบัติ สุขุมาลัย, *เจาะลึกไฟฟ้าไทย เล่ม 1 (ช่วงแรกเริ่ม-รัชกาลที่ 5)*, (กรุงเทพฯ: คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา, 2556), หน้า 33.

⁹⁴ Peter Sek Wannamethee. "ANGLO-SIAMESE ECONOMIC RELATIONS: BRITISH TRADE, CAPITAL AND ENTERPRISE IN SIAM, 1856-1914," (PhD Dissertation, LSE, University of London, 1990), p. 122.

⁹⁵ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 22.

ภายหลังการซื้อสัมปทานได้มีการเปลี่ยนการใช้ม้าลากจูงรถรางเป็นรถรางไฟฟ้าด้วยความช่วยเหลือจากบริษัทอเมริกัน รวมทั้ง แอ็ก เวสเทินโฮลส์ ที่ได้ไปศึกษาระบบการผลิตกระแสไฟฟ้า ทำให้สามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2436 รถรางสายนี้ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2437 มีการเดินรถสูงสุด 129 เที่ยวต่อวัน ทำให้ช่วงสามปีแรก บริษัทบางกอกแตรมเวย์มีผลประกอบการที่ดีมากนับแสนบาทและสามารถให้ผลตอบแทนผู้ถือหุ้นสูงที่สุด 10 เปอร์เซ็นต์ในปี พ.ศ. 2434 ซึ่งถือว่าเป็นอัตราผลตอบแทนการลงทุนที่สูงมาก⁹⁶ แต่ต่อมาก็ประสบปัญหาจนต้องควบรวมกิจการกับ บริษัท การไฟฟ้าสยาม จำกัด (Siam Electricity Co., Ltd.) ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2443⁹⁷ โดยก่อนหน้านี้เวสเทินโฮลส์ได้ดำรงตำแหน่งผู้จัดการของทั้งสองบริษัท



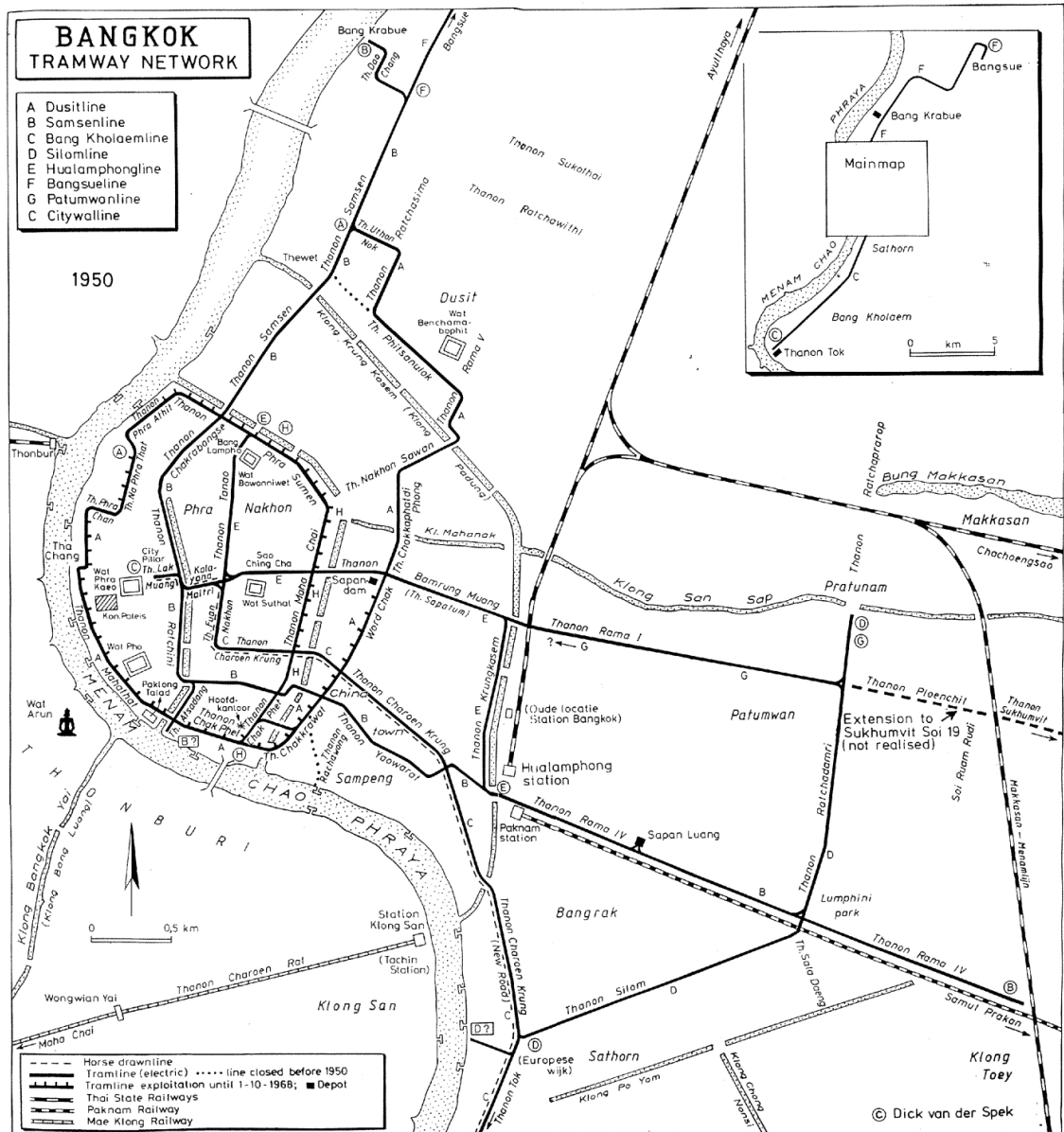
⁹⁶ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 22.

⁹⁷ ปิยนาท บุนนาค, *รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (2518), หน้า 109.

ปีที่ให้บริการ	รายได้ครึ่งปีแรก	รายได้ครึ่งปีหลัง	รายได้รวม
2432	29,186	38,968	68,154
2433	ไม่ปรากฏ	ไม่ปรากฏ	ไม่ปรากฏ
2434	59,779	59,367	119,146
2435	58,752	57,866	116,618
2436	ไม่ปรากฏ	65,412	ไม่ปรากฏ
2437	66,469	ไม่ปรากฏ	ไม่ปรากฏ
2438	73,020	69,806	142,826
2439	74,527	75,578	150,105
2440	83,953	86,547	170,500
2441	96,671	88,901	185,572
2442	101,475	ไม่ปรากฏ	ไม่ปรากฏ
2443	114,975	133,008	247,983
2444	130,958	ไม่ปรากฏ	ไม่ปรากฏ

ตาราง 4 รายรับรวมของบริษัททางกอกแตรมเวย์ พ.ศ. 2432-2444

ที่มา: Ichiro Kakizaki, Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1866-2010 (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 23.



รูปภาพ 6 โครงข่ายระบบรางในกรุงเทพฯ รางสายบางคอแหลม สายรอบเมือง รถไฟสายปากน้ำ รถไฟสายแม่กลอง และรถไฟของการรถไฟ ช่วง ค.ศ 1950 ที่มา: <http://www.mappery.com/map-of/Bangkok-Tramway-Map> เข้าถึงรูปภาพเมื่อวันที่ 6 พ.ย. 2560

จะเห็นได้ว่า สัมปทานรถรางมีการเปลี่ยนแปลงผู้รับสัญญาบ่อยครั้งและการสะสมทุนของระบบรถรางสายแรกนั้นสั้นมาก บริษัทบางกอกแตรมเวอีให้บริการได้เพียง 12 ปี ก็ต้องโอนกิจการไปให้กับอีกบริษัทหนึ่งซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติ จนกระทั่งมีการควบรวมกิจการรถรางกับบริษัทกิจการไฟฟ้า ภายหลังจากที่รถรางแรงม้าได้เปลี่ยนเป็นรถรางไฟฟ้า ทำให้กลุ่มทุนกิจการไฟฟ้ามีบทบาทนำในกิจการรถรางเป็นอย่างมาก เนื่องจากไฟฟ้าถือเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญในการเดินรถราง

3.3 กลุ่มทุนระบบรางราชสำนักกับการพัฒนาเส้นทางระยะไกล

นอกเหนือจากรถไฟสายปากน้ำและรถรางในกรุงเทพฯ แล้วที่กลุ่มทุนต่างชาติได้สัมปทานระบบราง ภายใต้การขอสัมปทานสร้างทางรถไฟจากคนชาติ รัฐบาลในฐานะกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐได้มีความพยายามในการพัฒนาเส้นทางรถไฟโดยเริ่มจากกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมต่อกับหัวเมืองต่างๆ ที่อยู่ห่างไกลออกไป รัฐบาลสยามได้ดำเนินการสองอย่างไปพร้อมกัน คือ การสำรวจเส้นทาง การก่อสร้างทางรถไฟ และการตั้งกรมรถไฟภายใต้กระทรวงโยธาธิการ

ส่วนการสำรวจเส้นทางรถไฟ ในปี พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราชโองการให้พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ เป็นผู้พิจารณาการทำสัญญาสำรวจและทำแผนที่เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ให้กับเซอร์ แอนดรู คลาร์ก (Lt. Gen. Sir Andrew Clarke)* นายห้างวิลเลียม เฮนรี ปันชาร์ด (William Henry Punchard)** วิลเลียม เบล แมดตัดคาค (William Bale McTaggart) ฟรานซิส วิลเลียม เลากู (Francis William Lowther) และ วิลเลียม ชาลส์ (William Charles)⁹⁸ ต่อมาได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลในนามแมคปันชาร์ดแอนด์โค (McPunchard & Co) ให้แล้วเสร็จภายใน 48 เดือนนับจากวันทำสัญญา ในอัตราค่าจ้างไม่ล้นไม่เกิน 100 ปอนด์ โดยการสำรวจเส้นทางแบ่งเป็น 5 ตอน ดังนี้⁹⁹

ตอนที่ 1 จากกรุงเทพฯ ไปยังอยุธยา ต้องให้แล้วเสร็จภายใน 14 เดือน

ตอนที่ 2 จากอยุธยาไปยังลพบุรี ให้เริ่มลงมือสำรวจภายใน 4 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 24 เดือน

ตอนที่ 3 จากลพบุรีไปยังนครสวรรค์ ให้เริ่มลงมือสำรวจภายใน 6 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 28 เดือน

* พลโท เซอร์ แอนดรู คลาร์ก เป็นนายทหารและวิศวกรหลวงของอังกฤษ ก่อนเดินทางมาสยาม คลาร์ก เคยดำรงตำแหน่งผู้ว่าการเกาะสิงคโปร์ลำดับที่สองและผู้ว่าการนิคมช่องแคบ (Straits Settlements) นอกจากนั้นยังเคยขอพระบรมราชานุญาตจัดตั้ง “แบงก์หลวงกรุงสยาม (Royal Bank of Siam)” ในปี พ.ศ. 2431 แต่ก็ถูกคัดค้านจากกรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ เนื่องจากมองว่าสยามไม่ได้ประโยชน์

** วิลเลียม เฮนรี ปันชาร์ด (1835-1879) เป็นวิศวกรก่อสร้างทางรถไฟและผู้ที่ได้รับสัมปทานในการสำรวจเส้นทางรถไฟในหลายเส้นทางทั่วโลก แต่ต่อมาบริษัทของเขาได้ล้มละลายในปี 1879

⁹⁸ “ประกาศเซอร์เวททางรถไฟ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 5 (10 พฤษภาคม 2431): 14.

⁹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.2/2 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง หนังสือสัญญาการสำรวจเส้นทางรถไฟสายเหนือและสายนครราชสีมาระหว่างรัฐบาลสยามกับบริษัทปันชาร์ด (MESSRS. PUNCHART AND CO.) และเซอร์แอนดรู คลาร์ก (SIR ANDREW CLARK) [พ.ศ. 2430-2430]

ตอนที่ 4 จากนครสวรรค์ไปยังแพร่ ให้เริ่มลงมือภายใน 6 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 28 เดือน

ตอนที่ 5 จากแพร่ไปยังเชียงใหม่ ให้เริ่มลงมือภายใน 6 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 36 เดือน

ตอนที่ 6 จากสระบุรีไปยังนครราชสีมา ให้เริ่มลงมือภายใน 4 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 24 เดือน

ตอนที่ 7 จากอุตรดิตถ์ไปยังปากลาย ให้เริ่มลงมือภายใน 6 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 36 เดือน

ตอนที่ 8 จากเชียงใหม่ไปยังเชียงรายและเชียงใหม่ ให้เริ่มลงมือภายใน 12 เดือน และให้แล้วเสร็จภายใน 48 เดือน

การเข้ามาของคาร์ล เบธเก (Karl Bethge)* วิศวกรของปรัสเซีย ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2431 ซึ่งบริษัทครูป (Krupp) ส่งตัวมายังสยาม ทำให้ได้พบกับพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการก่อสร้างรถไฟทางไกลสายแรก กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ ได้ว่าจ้าง คาร์ล เบธเก ตรวจสอบเส้นทางรถไฟที่จะสร้างจากอยุธยาไปยังโคราช เบธเก ใช้เวลาในการสำรวจเส้นทางเพียงสองเดือน ก็สามารถเสนอรายงานการสำรวจเส้นทางแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ. 2432 ว่าควรสร้างจากอยุธยาไปยังสระบุรี-โคราช มากกว่าที่จะสร้างจากอยุธยาไปยังกบินทร์บุรี-นางรอง-โคราช รวมถึงมีการประมาณการจำนวนผู้คนที่จะใช้บริการ จำนวนสินค้า กำไรที่คาดว่าจะได้รับระหว่างกรุงเทพ-นครราชสีมา และเงินลงทุนตลอดโครงการราว 13 ล้านบาท ส่งผลให้รายงานของ เบธเก ได้รับความน่าเชื่อถืออย่างมาก ในขณะที่ยังการสำรวจเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-เชียงใหม่ของ เซอร์ แอนดรูว์ คลาร์ก ใช้เวลาถึงสี่ปี เป็นเหตุให้รัฐบาลสยามสนใจในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-นครราชสีมา เป็นอย่างมาก¹⁰⁰ อย่างไรก็ตาม หลวงสุริยานุวัตร ราชทูตสยาม ณ กรุงเบอร์ลิน ก็ยังมีความสงสัยในตัว เบธเก ว่าเป็นนายหน้าให้กับบริษัท

* คาร์ล เบธเก เป็นวิศวกรรถไฟ มีประสบการณ์ก่อสร้างทางรถไฟในยุโรปนับสิบปี ภายหลังได้ทำงานกับบริษัทครูป (Krupp) ซึ่งเป็นบริษัทที่ทำอุตสาหกรรมเหล็กกล้า อาวุธยุทโธปกรณ์ และรางรถไฟ ถือได้ว่าเป็นหนึ่งในบริษัทที่ใหญ่และร่ำรวยมากที่สุดในยุโรป ในศตวรรษที่ 19 สามารถขายรางและหัวจักรรถไฟไปได้ทั่วโลก ภายหลังบริษัทประสบปัญหาทางการเงินจนเกือบล้มละลาย แต่ก็สามารถพลิกฟื้นขึ้นมาได้จนในปัจจุบันได้ควบรวมบริษัทกับ Thyssen AG กลายเป็น ThyssenKrupp AG

¹⁰⁰ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*, (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 11-12.

ครุฑและกลุ่มธุรกิจเยอรมัน ที่จะทำให้สยามเสียเปรียบ แต่ก็ยังหาหลักฐานไม่ได้ว่า เบธเก มีผลประโยชน์แอบแฝงกับบริษัทครุฑ¹⁰¹

ส่วนกรมรถไฟได้ถูกจัดตั้งขึ้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 ซึ่งเดิมทีนั้นการพิจารณารถไฟและ รถมารถจะขึ้นอยู่กับเสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ เมื่อกรมรถไฟได้สังกัดกระทรวงโยธาธิการ พระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีประจำกระทรวง ได้แต่งตั้งให้ คาร์ล เบธเก เป็น เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมัน หน้าที่หลักของกรมรถไฟ คือ จัดการทางรถไฟในพระราชอาณาเขต การเปิดประมูลเพื่อจัดหาผู้รับสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟให้กับราชสำนัก ควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อตกลงที่วางไว้ รวมทั้งกำกับดูแลรถไฟเอกชนที่ได้รับสัมปทาน¹⁰² โดยมีเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง ดังนี้



3.3.1 การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายโคราช

ในระหว่างที่มีการสำรวจเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-เชียงใหม่ ซึ่งมีกำหนดเสร็จภายในสี่ปี รัฐบาลได้มีการประกาศสร้างรถไฟสยาม สายกรุงเทพ-นครราชสีมา เมื่อวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2433 โดยที่ตามเดิมทางผู้สำรวจเส้นทางรถไฟต้องการที่จะเป็นผู้ประมูลการก่อสร้าง เนื่องจากได้คิดค่าสำรวจเส้นทางในราคาต่ำเพื่อจูงใจให้รัฐบาลสยามว่าจ้างสร้างทางรถไฟ การประกาศสร้างทางรถไฟดังกล่าวได้ลงในหนังสือพิมพ์ต่างประเทศและสถานกงสุลสยามในต่างประเทศเพื่อจะทำให้เกิดการแข่งขันประมูลในราคาต่ำที่สุด ทำให้ผู้สำรวจทางรถไฟขอขึ้นค่าสำรวจ แต่ก็ถูกปฏิเสธจากรัฐบาลสยาม โดยในประกาศได้ระบุวงเงินการก่อสร้างไม่เกิน 16 ล้านบาท ภายในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี รัฐบาลจะเป็นผู้จัดหาเงินทุนโดยการเปิดขายหุ้นในราคาหุ้นละ 100 บาท จำนวน 16,000 หุ้น รวมเป็นเงินเท่ากับวงเงินการก่อสร้างพอดี ซึ่งจะเปิดขายหุ้นเป็นระยะเวลา 10 ปี ให้ผลตอบแทนไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 เมื่อถึงกำหนดไถ่ถอนระยะ 50 ปี กระทรวงพระคลังมหาสมบัติจะเป็นผู้ดำเนินการซื้อคืน โดยจะซื้อคืนทั้งหมดในคราวเดียวหรือแบ่งทยอยซื้อคืนก็ย่อมได้ แม้จะมีการขยายเส้นทางรถไฟไปยังเมืองอื่นๆ ก็ขอให้ยึดรูปแบบของเส้นทางรถไฟสายโคราชเป็นแม่แบบ แต่การทำบัญชีกำไรขาดทุนต้องแยกขาดจากกัน¹⁰³

¹⁰¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต5.2/8 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง หลวงสุริยานุวัตรส่งสัญยานายเบธเก เจ้ากรมรถไฟจะเกี่ยวข้องกับบริษัทครุฑ [พ.ศ.2433-2433]

¹⁰² “คำมิสเตอร์ เบธเก เจ้ากรมรถไฟ อานกราบถวายบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวแลสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 14 (26 มีนาคม 2439): 16-17.

¹⁰³ “ประกาศการสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา,” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 7 (22 มีนาคม 2433): 456-461.

เนื่องจากการก่อสร้างทางรถไฟสายโคราชได้มีการลงประกาศในหนังสือพิมพ์ต่างประเทศ ทำให้ผู้ยื่นข้อเสนอจำนวนหลายราย เช่น

1. แพร์ ลาร์สัน (Per Larson) ชาวสวีเดน ได้ยื่นประมูลการก่อสร้างพร้อมทั้งยื่นข้อเสนอว่า หากไม่ได้รับการประมูลก็ขอให้จ้างทำงานในกรรมรถไฟ¹⁰⁴
2. เจมส์ เคลมินสัน แอนด์ ซัน (James Cleminson & Son) กลุ่มวิศวกรที่ปรึกษารถไฟเงินและอีกหลายโครงการในทวีปอเมริกา¹⁰⁵
3. จอร์จ วิลสัน (George Wilson) ผู้แทนจากธนาคารเวราครูซ (The Bank of Vera Cruz) ณ กรุงลอนดอน ที่เสนอเงินกู้ให้รัฐบาลสยาม¹⁰⁶
4. เบอ์ลินเนอร์ ฮานเดิลส์-เกเซชาฟต์ (Berliner Handels-Gesellschaft) กลุ่มทุนธนาคารในเยอรมัน¹⁰⁷
5. โรเบิร์ตวาเซอาแอนด์คอมปานี (Robert-Warschauer) กลุ่มทุนธนาคารเยอรมัน¹⁰⁸
6. ฟอนเดอร์ไฮด์แห่งเมืองเอลเบอเฟลด์ (Von der Heydt, Elberfeld) ตระกูลธนาคารในเยอรมัน¹⁰⁹
7. บริษัทของเลนซ์จากเมืองสเตติน (Mr. Lenz & Co in Stettin)*¹¹⁰

¹⁰⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/9](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายลาร์สัน (MR. PER. Larson) ขอประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2433-2433]

¹⁰⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/19](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง บริษัทเกลมินสันแอนด์ซันขอยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ.2434]

¹⁰⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/14](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง แบงค์เวราครูซ (THE BANK OF VERA CRUZ LTD.) ขอรับสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]

¹⁰⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/20](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ตรวจสอบหลักฐานของบริษัทเยอรมัน 4 แห่งที่ยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]

¹⁰⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/20](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ตรวจสอบหลักฐานของบริษัทเยอรมัน 4 แห่งที่ยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]

¹⁰⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/20](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ตรวจสอบหลักฐานของบริษัทเยอรมัน 4 แห่งที่ยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]

* ปัจจุบัน เมืองสเตติน (Stettin) คือ Szczecin เป็นเมืองอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของโปแลนด์ มีพรมแดนติดต่อกับเยอรมัน

¹¹⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กต5.2/20](#) เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ตรวจสอบหลักฐานของบริษัทเยอรมัน 4 แห่งที่ยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]

8. จอร์จ เมอเรีย แคมป์เบล (George Murray Campbell) โดย เฟดเดริก เวอร์นี (Frederick Verney) และ แฮสติงส์ จี ฮิกกี (Hastings G. Hickey) เป็นผู้ยื่นประมูลและมีบริษัทจาร์ดีน แมธิสัน (Jardine Matheson and Co) ในฮ่องกง เป็นผู้ค้าประกัน¹¹¹

แต่ในที่สุดมีผู้ผ่านเกณฑ์การประกวด 2 ราย คือ บริษัทอังกฤษของ จอร์จ เมอเรีย แคมป์เบล (George Murray Campbell) ซึ่งมีประสบการณ์รับเหมาทางรถไฟในสิงคโปร์ ยื่นวงเงินก่อสร้าง 9,744,425 บาท และ บริษัทเยอรมันของเลนซ์ วงเงิน 11,976,925 บาท บริษัทอังกฤษยื่นประมูลในราคาต่ำกว่า 2,232,500 บาท แต่ผลปรากฏว่าบริษัทร่วมทุนจากเยอรมนีเป็นฝ่ายชนะการประมูล เนื่องจากรัฐบาลสยามมองว่าบริษัทอังกฤษไม่ได้มีการบรรยายละเอียดการก่อสร้างที่ชัดเจนและมีประสบการณ์ที่น้อยกว่า อย่างไรก็ตามบริษัทอังกฤษได้ใช้วิธีทางการทูตในการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐบาลสยาม พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงใช้พระราชอำนาจยุติปัญหาทรงให้พระบรมราชานุญาตให้บริษัทอังกฤษเป็นฝ่ายชนะการประมูล¹¹²

ขณะเดียวกันรัฐบาลได้จัดตั้งกรมรถไฟ สังกัดกระทรวงโยธาธิการ เพื่อดูแลการก่อสร้างและกิจการรถไฟสายโคราช พร้อมทั้งได้แต่งตั้ง คาร์ล เบธเก เป็นเจ้ากรมรถไฟ และ เฮอแมนน์ เกียร์ทซ์ (Hermann Gehrts) เป็นหัวหน้าวิศวกร ส่งผลให้มีชาวเยอรมันรับราชการในกรมรถไฟหลวงจำนวนมาก การก่อสร้างทางรถไฟสายโคราช จึงมีโครงสร้างสองชั้น กล่าวคือ บริษัทอังกฤษเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ส่วนชาวเยอรมันเป็นผู้ควบคุมการก่อสร้าง แม้จะเริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2434 แต่ก็ประสบปัญหาในการก่อสร้างมาโดยตลอด ทั้งสองมีความเห็นที่แตกต่างตั้งแต่แบบสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำ เครื่องล้อเลื่อนและเครื่องเหล็กที่นำเข้าจากอังกฤษ และการสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพ อีกทั้งผู้รับสัมปทานอ้างว่าอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินปอนด์ที่เปลี่ยนแปลงจาก 10 บาท/ปอนด์ เป็น 15 บาท/ปอนด์ ทำให้เกิดความเสียหาย ส่งผลให้บริษัทจาร์ดีน แมธิสัน มองว่าฝ่ายรัฐบาลสยามผิดสัญญา จึงขอถอนตัวจากการเป็นผู้ค้าประกันและจัดส่งเครื่องเหล็กสำหรับรางรถไฟ ส่วนกรมรถไฟหลวงมองว่าผู้รับสัมปทานก่อสร้างมิได้ปฏิบัติตามสัญญาที่ลงนามไว้ ไม่สามารถควบคุมแรงงานก่อสร้างได้ เป็นเหตุให้กรมรถไฟต้องการที่จะยกเลิกสัญญาก่อสร้างกับแคมป์เบล จนกระทั่งเกิดการร้องเรียนในปี พ.ศ. 2436 หรือ ร.ศ.112¹¹³ แม้จะมีความเห็นระหว่างกรมรถไฟหลวงกับผู้รับสัมปทานที่ไม่ตรงกัน แต่การก่อสร้างจากหัวลำโพงไปยังอยุธยา ก็ดูเหมือนจะแล้วเสร็จก่อนกำหนด ทั้งกรมรถไฟ

¹¹¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ๓๓.๕.๒/๑๘ เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายฮิกกี (MR.HASTING G. HICKEY) ตัวแทนบริษัทแคมป์เบล (MESSR. CAMPBELL CO.) ขอยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]

¹¹² Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 12.

¹¹³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ๓๓. ๕.๒/๕๔ เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ข้อพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับบริษัทแคมป์เบลล์ผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟ [พ.ศ.2436]

หลวง ผู้รับสัมปทานก่อสร้าง และรัฐบาลสยาม เห็นชอบร่วมกันที่จะให้มีการเปิดเดินรถไฟไปยังอยุธยา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2437¹¹⁴

หลังการยกเลิกสัญญาก่อสร้างกับจอร์จ เมอเรย์ แคมป์เบล กรมรถไฟได้เป็นผู้ก่อสร้างเส้นทางที่เหลือตั้งแต่อยุธยาไปยังแก่งคอย ระยะทาง 53 กิโลเมตร สามารถเปิดเดินรถไฟได้ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2440 แล้วจึงสร้างทางรถไฟต่อไปยังโคราช ระยะทาง 139 กิโลเมตร¹¹⁵ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2443 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายนี้ด้วยพระองค์เองที่สถานีรถไฟโคราชเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร¹¹⁶

แม้จะมีการเปิดให้บริการรถไฟสายโคราชแล้ว แต่การระดมทุนก่อสร้างของรัฐบาลโดยการจำหน่ายหุ้นก็ยังคงเป็นปัญหา ซึ่งไม่สามารถระดมทุนจากบุคคลทั่วไปได้ตามที่ต้องการ เพื่อให้การก่อสร้างดำเนินต่อไปได้ ทำให้กระทรวงพระคลังมหาสมบัติต้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือ โดยรับซื้อไว้จำนวน 32,000 หุ้น เป็นเงิน 3,200,000 ล้านบาท ส่วนพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงรับซื้อหุ้นในนามกรมพระคลังข้างที่จำนวน 64,000 หุ้น เป็นเงิน 6,400,000 บาท และยังได้มีการเรียกรายเงินจากพระบรมวงศานุวงศ์กว่า 70 พระองค์ เพื่อร่วมกันซื้อหุ้นซึ่งเป็นเงินประมาณ 15 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินทุนในการก่อสร้างทางรถไฟสายโคราช¹¹⁷ จากปัญหาการระดมทุนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ ทำให้นายทุนต่างชาติต้องการเข้ามาขอสัมปทานก่อสร้างทาง เยโรลาโม เอมีลิโอ เยรีนี (Gerolamo Emilio Gerini)* ซึ่งรับราชการในกองทัพสยาม ได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อสร้างทางรถไฟจากเมืองสระบุรีไปยังเมืองเชียงคาน รวมถึงมิสเตอร์อี บ็อค (E. Bock) ชาวฝรั่งเศส ได้ขออนุญาตสร้างทางรถรางในโคราชโดยต่อจากสถานีรถไฟโคราช แต่เนื่องด้วยนโยบายระบบรางที่รัฐต้องการก่อสร้างเอง และไม่มียุติบัญญัติให้สร้างรถรางนอกกรุงเทพ ทำให้การขอสัมปทานของเยรีนีและอีบ็อคไม่มีความคืบหน้าแต่อย่างใด

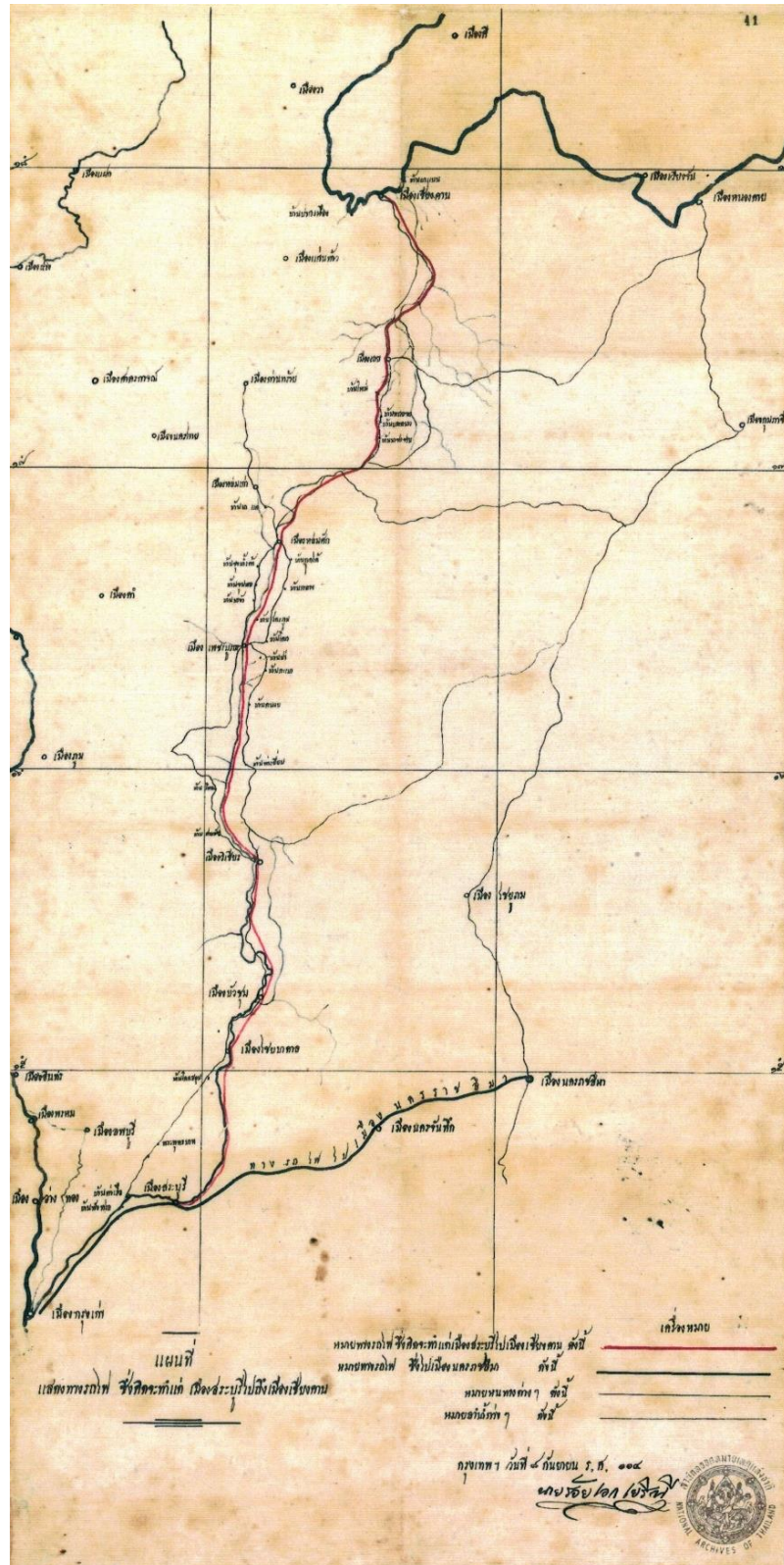
¹¹⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.2/65 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง เปิดทางรถไฟระหว่างกรุงเทพ-กรุงเก่า ก่อนกำหนดสัญญา [พ.ศ.2437]

¹¹⁵ กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 11.

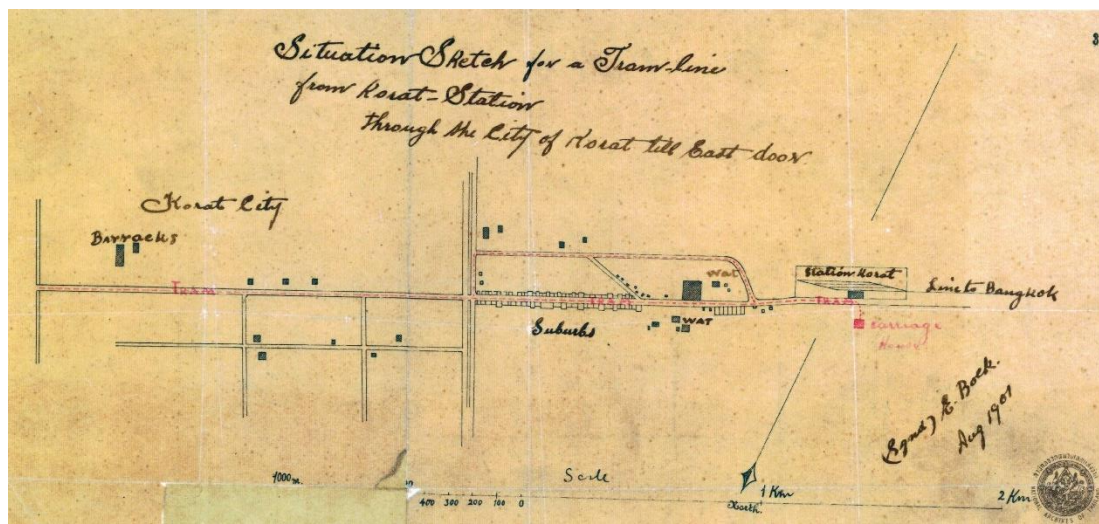
¹¹⁶ “รายงานการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา,” *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 17 (6 มกราคม 2443): 587-588.

¹¹⁷ ชลลดา วัฒนศิริ, “พระคลังข้างที่กับการลงทุนธุรกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-2475,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529), หน้า 177-178.

* Gerolamo Emilio Gerini ได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระสารสาสน์พลชั้น อันเป็นบรรดาศักดิ์สำหรับเจ้ากรมยุทธศึกษาทหารบกของโรงเรียนทหารมหาดเล็ก ซึ่งปัจจุบันคือโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ภายหลังจากการและกลับไปพำนักในยุโรป รัฐบาลสยามจึงได้แต่งตั้งให้เป็นที่ปรึกษาราชการประจำกรุงโรมและเมืองตูริน Gerini เป็นผู้ที่เขียนงานตีพิมพ์เกี่ยวกับเมืองไทยจำนวนมาก หนึ่งในเล่มที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย คือ *Siam and Its Productions, Arts, and Manufactures (1911)*



รูปภาพ 7 แผนที่แสดงทางรถไฟซึ่งจะยกไปเมืองเชียงตุง (G. E. Gerini) คิดจะทำตั้งแต่เมืองสระบุรี-เชียงคาน
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. ร.5 ยธ.32



รูปภาพ 8 แผนที่ทางรถรางในเมืองนครราชสีมาที่มีสเตอร์อี บ็อก (E. Bock) ขออนุญาตสร้าง พ.ศ. 2444
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. ร.5 ยธ.38

3.3.2 รถไฟสายใต้กับความอ่อนแอของกลุ่มทุนต่างชาติ

หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จประพาสเกอดะห์หรือไทรบุรีในปี พ.ศ. 2414 ต่อมาในปี พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ ชาร์ลส์ ดันลอป (Charles Dunlop) ซึ่งเป็นผู้ทำธุรกิจยางพาราแปรรูป สร้างทางรถไฟจากเมืองสงขลาไปยังเมืองกูลิม (Kulim) อันเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าแร่ดีบุก ซึ่งตามความเข้าใจของไทยอยู่ในแขวงไทรบุรีหรือรัฐเกอดะห์ (Kedah) ในปัจจุบัน¹¹⁸ แต่ก็เกิดปัญหาในการจัดหาเงินทุนก่อสร้าง จนกระทั่งเวลาผ่าน ชาร์ลส์ ดันลอป ก็ยังไม่สามารถหาเงินทุนได้ อีกทั้งยังต้องการให้รัฐบาลสยามเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ สุดท้ายมีการยกเลิกสัมปทานนี้ในปี พ.ศ. 2441 นอกจากนั้นรัฐบาลสยามได้ตระหนักในภายหลังว่าการก่อสร้างรถไฟสายนี้มีได้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อกรุงเทพ จึงไม่ได้ให้การสนับสนุนมากนัก

¹¹⁸ The Kedah-Senggora or Malay Trans-Peninsular Railway: a concession granted by His Majesty the King of Siam to Charles Dunlop of Messrs. Powell & Co., (Singapore, 1890).



รูปภาพ 9 แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟจากเมืองสงขลาไปเคดาห์
 ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผ.ร.5 ยธ.11

ในช่วงก่อนที่จะมีการยกเลิกสัญญา แอก เวสเทินโฮลซ์ ผู้มีประสบการณ์บริหารรถรางในกรุงเทพฯและรถไฟสายปากน้ำ ได้ยื่นหนังสือขอสัมปทานก่อสร้างรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2435 โดยจะเป็นผู้จัดหาเงินทุนผ่านการตั้งบริษัท แล้วจะก่อสร้างจากคลองภาษีเจริญไปตามแนวสายโทรเลขที่มีอยู่แล้วด้วยขนาดรางหนึ่งเมตรแบบเดียวกับรถไฟปากน้ำ แต่ก็มีการปรับแก้ให้เหมือนสัญญาของชาร์ลส์ ดันลอป ที่ประชุมเสนาบดีจึงได้พิจารณาเห็นควรอนุญาตให้สัมปทานรถไฟเพชรบุรีเป็นเวลา 50 ปี มีกำหนดการก่อสร้างภายใน 3 ปี และให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปี หลังจากที่ได้รับพระบรมราชานุญาตก็เกิดความล่าช้าในการทำสัญญาสัมปทานฉบับสมบูรณ์ระหว่างกระทรวงต่างประเทศ กระทรวงโยธาธิการ และเวสเทินโฮลซ์ เนื่องจากกรมหมื่นเทเวศร์วรวงศ์โรประการต้องการที่จะประกาศใช้กฎหมายบริษัทก่อน จึงจะให้ลงนามในสัญญาสัมปทาน แต่ผู้รับสัมปทานก็เห็นต่างว่า ถ้าออกกฎหมายบริษัทของสยามจะเป็นการเสียเวลา เพราะฉะนั้นจึงต้องการจดทะเบียนเป็นบริษัทเดนมาร์กเช่นเดียวกับบริษัทที่รับสัมปทานรถราง ในที่สุดกระทรวงต่างประเทศก็มีความเห็นให้ผู้รับสัมปทานไปจดทะเบียนบริษัทที่กระทรวงเกษตรพณิชการเช่นเดิม โดยไม่ต้องออกกฎหมายบริษัทสยาม¹¹⁹

ข้อโต้แย้งดังกล่าวถือเป็นจุดที่มีความสำคัญ เนื่องจากการจดทะเบียนบริษัทกับกระทรวงเกษตรพณิชการที่ไม่มีกฎหมายบริษัทรองรับ ทำให้อังกฤษไม่ยอมรับสถานการณ์มีอยู่ของบริษัทในการทำธุรกรรมข้ามชาติ เพราะเมื่อเกิดข้อขัดแย้งหรือความเสียหายต่อบริษัท ย่อมต้องมีการฟ้องร้องต่อผู้จัดการและผู้ถือหุ้น เวสเทินโฮลซ์มีความกังวลเนื่องจากผู้ที่ลงทุนในบริษัทส่วนใหญ่เป็นคนอังกฤษ ซึ่งกงสุลอังกฤษถือว่าบริษัทที่จะทะเบียนลักษณะนี้ในสยามไม่ถือว่าเป็นนิติบุคคลในระบบกฎหมายอังกฤษ รวมถึงการระดมทุนบริษัทในต่างประเทศก็จะทำได้ยาก เพราะขาดความน่าเชื่อถือ เวสเทินโฮลซ์จึงต้องการจดทะเบียนเป็นบริษัทเดนมาร์ก เพื่อให้สามารถระดมทุนได้สะดวกและมีกฎหมายบริษัทที่แน่นอน ส่วนกรมเทเวศร์วรวงศ์โรประการก็จะร่วมเข้าหุ้นกับบริษัทเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ทั้งนี้ได้มีการประกาศขายหุ้นรถไฟกรุงเทพ-เพชรบุรี หุ้นละ 5 ปอนด์ จำนวน 50,000 หุ้น รวมเป็นเงิน 150,000 ปอนด์ หรือราว 1 ล้านบาท ซึ่งจะให้ผลตอบแทนสูงสุด 7 เปอร์เซ็นต์¹²⁰

แต่แล้ว เวสเทินโฮลซ์ ก็ประสบปัญหาไม่สามารถระดมทุนก่อสร้างได้ ทั้งการระดมทุนในยุโรปและในสยาม อีกทั้งรัฐบาลก็ไม่ได้มีการรับประกัน จนผู้รับสัมปทานต้องเสนอให้รัฐบาลรับสัญญาไปสร้างเอง¹²¹ เนื่องด้วยปัญหาต่างๆ สัญญาสัมปทานรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี มีการเปลี่ยนแปลงผู้

¹¹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.4/1 ปีก1/2 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายเวสเทินโฮลซ์ขอสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี [2435-2437]

¹²⁰ Ibid

¹²¹ สุลีมาน นมถล วงศ์สุภาพ, เมืองหาดใหญ่: คนจีนกับการสร้างเมืองการค้าในภาคใต้ (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2547), หน้า 89-91.

ได้รับพระบรมราชานุญาตถึง 4 ครั้ง จาก แอก เวสเทินโฮลซ์ มาสู่ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิป ประพันธ์พงศ์ ซึ่งรับราชการในกรมพระคลังมหาสมบัติ โดยซื้อสัญญาสัมปทานต่อในราคา 40,000 บาท ได้มีความพยายามในการเปลี่ยนแปลงเส้นทางก่อสร้างอันเป็นเส้นทางที่ อองเดร เดอ ริเชอลิเยอ เคยยื่นขอสัมปทานไว้ แต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงไม่พระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว ทำให้ต้องโอนสัมปทานการก่อสร้างต่อไปยัง จอห์น อาร์มสตรอง (John Armstrong) ซึ่งเป็นผู้จัดการธนาคารชาร์เตอร์ประเทศไทย จนมาถึง ปีเตอร์ คินช์ (Peter B. C. Kinch) ผู้ที่เคยร่วมหุ้นกับ เวสเทินโฮลซ์ ในการขอสัมปทานก่อสร้างรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี ในที่สุด ปีเตอร์ คินช์ ได้เสนอให้รัฐบาลสยามซื้อสัญญาสัมปทานคืนเป็นจำนวนเงิน 25,000 บาท ในเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2443¹²²

หลังจากนั้นจึงได้เริ่มก่อสร้างอย่างจริงจัง โดยมี ปีเตอร์ คินช์ เป็นผู้สำรวจเส้นทาง และสร้างรถไฟระยะทาง 151 กิโลเมตร แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2446 ใช้รางขนาดกว้าง 1 เมตร ต่างจากรถไฟสายเหนือที่ใช้รางขนาด 1.435 เมตร มีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างราว 7.88 ล้านบาท เฉลี่ยค่าก่อสร้างกิโลเมตรละ 52,185 บาท ซึ่งถือเป็นราคาโดยเฉลี่ยที่ถูกมากเมื่อเทียบกับการก่อสร้างทางรถไฟสายอื่นๆ เนื่องด้วยรถไฟสายเพชรบุรีเป็นกิจการที่ลงทุนโดยรัฐและมีการแยกขนาดความกว้างของทางรถไฟอย่างชัดเจน รัฐบาลสยามจึงได้ก่อตั้งกรมรถไฟใต้ซึ่งแยกจากกรมรถไฟสายเหนือเพื่อดูแลกิจการโดยเฉพาะ โดยมีเฮนรี กิตตินส์ (Henry Gittins) วิศวกรชาวอังกฤษเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์¹²³

หลังการก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายเพชรบุรีเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ที่สถานีรถไฟปากคลองบางกอกน้อย¹²⁴ (สถานีรถไฟธนบุรีเดิม) ซึ่งปัจจุบันกลายเป็นโรงพยาบาลศิริราชปิยราชมหากาญจน์ โดยรถไฟวิ่งไปยังพระปฐมเจดีย์ บ้านโป่ง โทธาราม ราชบุรี เพชรบุรี เส้นทางสายนี้สามารถก่อสร้างทางต่อไปยังเมืองที่อยู่ทางใต้ได้ เช่น ชุมพร สงขลา ดังเช่นที่เคยมีการขอสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟก่อนหน้านี้ รวมไปถึงสามารถที่จะเชื่อมกับหัวเมืองของมลายู เช่น เกดะห์ หรือ กลันตัน ได้

¹²² ปิยนาด บุนนาค, รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ม.ป.ท., 2518), หน้า 134-135.

¹²³ “รายงานการจัดสร้างทางรถไฟเพชรบุรี,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 20 (28 มิถุนายน 2446): 189-191.

¹²⁴ “การเปิดรถไฟเพชรบุรี,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 20 (28 มิถุนายน 2446): 188.



รูปภาพ 10 แผนที่ทางรถไฟกรุงสยามในปี พ.ศ. 2446
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ น.ร.5 ยศ/27 หน้า 7

3.3.3 เส้นทางรถไฟสายเหนือ บ้านภาชี-ลพบุรี-ปากน้ำโพ

ในระหว่างที่กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐเปิดการเดินรถจากกรุงเทพไปถึงแก่งคอยและกำลังก่อสร้างเส้นทางแก่งคอย-โคราช ได้มีความเคลื่อนไหวในการขอสัมปทานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางจากรถไฟสายอีสานโดยกลุ่มทุนต่างชาติหลายครั้ง เจมส์ ลีเวเซ (James Livesey) และ บรอดี้ เฮนเดอร์สัน (Brodie Henderson) สองวิศวกรชาวอังกฤษได้ยื่นขอสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพไปยังเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2439 และในปีเดียวกัน วิลเลียม เฮนรี นิวแมน (William Henry Newman) กงสุลอังกฤษประจำกรุงเทพฯ กับ มอส บลันเดล (Moss Blundell) ผู้รับตรวจเครื่องเหล็กและรางในอังกฤษให้กับกรมรถไฟ ได้ยื่นขอสัมปทานสร้างทางรถไฟไปโคราชและเชียงใหม่ รวมถึงประกอบกิจการเป็นระยะเวลา 25 ปี¹²⁵ นอกจากนี้ นิวแมน ได้มีความพยายามในการยื่นขอสร้างทางรถไฟไปยังเชียงใหม่เป็นครั้งที่สองในปี พ.ศ. 2441 โดยร่วมกับบริษัท Clarke and Co.¹²⁶ แต่ก็ไม่ได้รับพระบรมราชานุญาตให้ก่อสร้างเส้นทางหรือพระราชทานสัมปทาน เนื่องจากรัฐบาลสยามได้รับบทเรียนจากการที่จอร์จ เมอเรีย แคมป์เบล ชาวอังกฤษผู้ที่เคยได้รับสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟสายโคราช ยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการบอกเลิกสัญญาเป็นเงินจำนวนมาก¹²⁷

ด้วยแรงกดดันจากกลุ่มทุนต่างชาติที่ยื่นขอสัมปทานและเป็นเส้นทางรถไฟระยะไกลที่รัฐน่าจะได้ประโยชน์ รัฐบาลสยามต้องการให้กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐเป็นผู้ก่อสร้างเส้นทาง โดยใช้รายงานการสำรวจเส้นทางที่เซอร์ แอนดรู คลาร์ค และ บริษัท ปันชาร์ด แมคแทกการ์ด โลเธอร์ แอนด์ โค (Punchard McTaggart Lowther and Co.) ได้ทำการสำรวจไปจนถึงเชียงใหม่และเชียงแสน ซึ่งเซอร์แมน เกิตส์ (Hermann Gehrts) เจ้ากรมรถไฟได้ทำการสำรวจรายละเอียดเส้นทางอีกครั้งหนึ่ง และได้เลือกเส้นทางก่อสร้างจากบริเวณบ้านภาชีไปยังลพบุรี นครสวรรค์ พิษณุโลก อุตรดิตถ์ ลำปาง ลำพูน และเชียงใหม่ คาดว่าจะใช้งบประมาณ 35,800,000 บาท¹²⁸ โดย ชาร์ลส์ ริเว็ตต์-คาร์นาค (Charles Rivett-Carnac) ที่ปรึกษาทางการเงินของรัฐบาลสยาม และ พระยาสุรียานุวัตร อัครราชทูตสยามประจำกรุงปารีส เป็นผู้เจรจาต่อรองเงินกู้ในยุโรปเพื่อการก่อสร้าง ผลสุดท้ายได้ทำการกู้ยืมจาก Hongkong & Shanghai Bank London จำนวน 1 ล้านปอนด์ ในอัตราดอกเบี้ย 4.5 %

¹²⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.10/7. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง บริษัทไลฟ์ซีเฮนเดอร์สัน (Messrs. Livesey & Henderson) ขอทำทางรถไฟสายเหนือ [พ.ศ. 2439]

¹²⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.10/9. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายนิวแมน (MR.W.H.Newman) และ บริษัทคลาร์ค (MESSRS CLARKE AND CO.) ขอทำทางรถไฟสายเหนือ [พ.ศ. 2441-2441]

¹²⁷ Peter Sek Wannamethee. "ANGLO-SIAMESE ECONOMIC RELATIONS: BRITISH TRADE, CAPITAL AND ENTERPRISE IN SIAM, 1856-1914," (PhD Dissertation, LSE, University of London, 1990), p. 267.

¹²⁸ ปิยนาด บุนนาค, รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (2518), หน้า 137.

และต้องจ่ายเงินคืนภายในระยะเวลา 40 ปี¹²⁹ ส่วนเจ้าหนี้ได้เปิดขายพันธบัตรรัฐบาลสยามในตลาดทุนลอนดอนและปารีส เพื่อระดมทุนให้กับรัฐบาลสยาม¹³⁰

การก่อสร้างเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2440 โดยช่วงแรกกรรมรถไฟได้เริ่มก่อสร้างจากตำบลบ้านภาชีในอยุธยาขึ้นเหนือไปยังลพบุรี ระยะทาง 42 กิโลเมตร โดยใช้รางขนาด 1.435 เมตร เช่นเดียวกับทางรถไฟสายโคราช การก่อสร้างเป็นไปอย่างล่าช้าด้วยเหตุที่ต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำคูคลองรวม 30 แห่ง และได้เปิดใช้งานตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2444 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนืออย่างเป็นทางการที่สถานีบ้านภาชี เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2448¹³¹

3.4 สรุป

ความรู้ความสามารถของชาวต่างชาติในการสำรวจเพื่อทำแผนที่ ได้นำมาสู่ปฏิสัมพันธ์ระหว่างราชสำนักสยามกับขุนนางต่างชาติที่ได้ผันตัวเป็นนายทุนรับสัญญาสัมปทานก่อสร้างและให้บริการระบบรางหลายสาย เมื่อเกิดปัญหาในการระดมทุนก่อสร้าง กลุ่มทุนต่างชาติได้ใช้ปฏิสัมพันธ์อันดีกับราชสำนักขอความช่วยเหลือจนสามารถสร้างระบบรางและเปิดเดินรถไฟได้สำเร็จในหลายเส้นทาง เว้นแต่การก่อสร้างรถไฟสายใต้ที่ไม่ประสบความสำเร็จ ภายหลังราชสำนักได้กลายเป็นกลุ่มทุนระบบรางที่มีบทบาทอีกกลุ่มหนึ่ง แต่ความขัดแย้งในสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟสายโคราชได้ทำให้กลุ่มทุนโดยรัฐเพิ่มบทบาทเป็นผู้ก่อสร้างเอง โดยการว่าจ้างวิศวกรต่างชาติมาเป็นข้าราชการและระดมทุนโดยการเปิดขายหุ้นก่อสร้างรถไฟทางไกลจำนวนสามเส้นทางไปยังโคราช ลพบุรี และเพชรบุรี ได้สำเร็จ กลุ่มทุนขุนนางซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มทุนภายในมีความพยายามในการซื้อสัมปทานรถไฟสายเพชรบุรีต่อจากกลุ่มทุนต่างชาติมาดำเนินการก่อสร้างต่อแต่ก็ล้มเหลว เนื่องจากไม่สามารถระดมเงินทุนในการสร้างเส้นทางได้ ดังนั้นกลุ่มทุนราชสำนักและกลุ่มทุนต่างชาติจึงมีบทบาทนำในการพัฒนาระบบรางของสยามในยุคนี้เป็นอย่างมาก

¹²⁹ Peter Sek Wannamethee. "ANGLO-SIAMESE ECONOMIC RELATIONS: BRITISH TRADE, CAPITAL AND ENTERPRISE IN SIAM, 1856-1914," (PhD Dissertation, LSE, University of London, 1990), p. 274.

¹³⁰ สุพจน์ จุฬอนันตธรรม และ พรายพล คุ่มทรัพย์. บทบาทของภาคการเงินระหว่างประเทศในแผนพัฒนา. บทความประกอบในการสัมมนาทางวิชาการ ปี 2525 เรื่อง "แผน 5: ปฏิรูปเศรษฐกิจ?", หน้า 16. วันที่ 22-23 กุมภาพันธ์ 2525 ณ หอศิลปวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹³¹ "รายงานสร้างทางรถไฟสายเหนือ," ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 (12 พฤศจิกายน 2448): 714-717.

บทที่ 4

การควบรวมทุนระบบราง และการขยายทุนโดยรัฐไปยังภูมิภาค พ.ศ. 2443-2484

“...”รถไฟ” หมายความว่ากิจการที่จัดขึ้นเพื่อหาประโยชน์ด้วยวิธีการบรรทุก
ส่งคนโดยสารแลสินค้าบนทางซึ่งมีราง ส่วนรถไฟที่ใช้แต่เฉพาะภายในตำบลหนึ่ง
เมืองหนึ่ง ฤาจังหวัดหนึ่งนั้น ให้เรียกว่า “รถราง”...”¹³²

จากการที่รัฐบาลสยามได้ลองผิดลองถูกในการให้สัมปทานระบบรางกับกลุ่มทุนต่างชาติ กลุ่ม
ทุนขุนนาง และกลุ่มทุนโดยรัฐ ทำให้ได้เรียนรู้ปัญหาระหว่างก่อสร้างหลายประการ ทั้งความขัดแย้ง
ความล่าช้า การไม่สามารถระดมทุนได้สำเร็จ และการเปลี่ยนแปลงผู้รับสัมปทาน จนในที่สุดได้นำไปสู่
ความพยายามในการกำหนดแนวนโยบายระบบราง ที่จะส่งผลต่อการให้สัญญาสัมปทานและรูปแบบ
การลงทุนในระบบรางของรัฐบาล ซึ่งถือเป็นสถาบันที่สำคัญในการกำหนดกลุ่มทุนที่จะมีบทบาทนำ
และการสะสมทุนในระบบราง ในบทนี้จะชี้ให้เห็นถึงแนวนโยบายระบบรางของรัฐและความพยายาม
ของกลุ่มทุนขุนนางที่เข้ามามีบทบาทเป็นทุนระบบรางกลุ่มใหม่ นอกเหนือจากกลุ่มทุนระบบรางโดย
รัฐและต่างชาติที่มีบทบาทนำในยุคก่อน รวมไปถึงการสะสมทุนของกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำในยุคก่อน

4.1 แนวนโยบายระบบรางของรัฐบาลสยาม

หลังจากสยามได้บทเรียนจากการให้สัมปทานระบบรางในยุคที่ผ่านมา รัฐบาลจึงได้มีการ
กำหนดแนวนโยบายสัมปทานให้มีความชัดเจนมากขึ้น เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาที่จะนำไปสู่การ
เปลี่ยนหรือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ที่ประชุมเสนาบดีสภาได้เสนอกรอบการพิจารณาอนุมัติสัมปทาน
การสร้างทางรถไฟ¹³³ ดังนี้

1. คุณลักษณะผู้ขออนุญาต ต้องเป็นผู้ที่ไม่ได้รับราชการกับรัฐบาลสยาม
2. เส้นทางที่จะสร้างทางรถไฟ ซึ่งจะต้องคำนึงถึงความสำคัญทางการเมือง
เนื่องจากเมื่อให้สัมปทานแก่ชาติใดไป ชาติอื่นก็มักจะยื่นขอสัมปทานตาม
3. ผลประโยชน์ที่รัฐบาลจะได้จากสัญญาสัมปทาน
4. แหล่งที่มาของเงินทุนและผู้ค้ำประกัน เพื่อเป็นหลักประกันว่าจะไม่เกิดปัญหา
การระดมทุนเหมือนที่ผ่านมา

¹³² พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 38 หน้า 124.

¹³³ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (กรุงเทพฯ: กรมการฝึกหัดครู, 2520), หน้า 80.

ในปี พ.ศ. 2444 พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้มีความเห็นเรื่องระบบรางต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ว่าควรให้สัมปทานกับบริษัทเอกชนเฉพาะเส้นทางที่ใช้รางแบบแคบ (narrow-gauge) กล่าวคือ ขนาดรางต้องมีความกว้างน้อยกว่าขนาดมาตรฐาน (standard gauge) 1.435 เมตร ซึ่งใช้สำหรับเส้นทางรถไฟสายโคราช ส่วนรถไฟของรัฐควรจะใช้รางขนาดมาตรฐาน และควรจะให้พิจารณาให้เอกชนได้รับสัมปทานเส้นทางรถไฟที่ระยะทางไม่ไกลมาก เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของรัฐไว้และไม่ต้องการให้เอกชนมีอิทธิพลทางเศรษฐกิจมากนัก พร้อมทั้งเสนอให้รัฐควรเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางรถไฟระยะไกล ไม่ว่าจะเงินทุนจะมาจากแหล่งใดก็ตาม¹³⁴ อีกทั้งรายได้จากการจัดเก็บภาษีของรัฐบาลสยามในช่วงที่ผ่านมา ก็เพิ่มขึ้นอย่างมากจนถึง 35 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2443¹³⁵ ทำให้รัฐน่าจะมีรายได้มากพอที่จะลงทุนในระบบรางเองหรือสามารถเป็นหลักประกันในการกู้เงินต่างประเทศได้

การตัดสินใจของพระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงเทวะวงษ์วโรปการ ต่อนโยบายระบบรางในยุคก่อนหน้า นำมาซึ่งความล่าช้าและความขัดแย้งในการก่อสร้างจนเกิดความเสียหาย ทำให้กรมหลวงเทวะวงษ์วชิรมิมีบทบาทในระบบรางน้อยลง ส่วนกรมหลวงดำรงราชานุภาพได้กลับขึ้นมามีบทบาทในระบบรางมากขึ้นและมีแนวคิดต่อที่ประชุมเสนาบดีว่าไม่ควรให้สัมปทานระบบรางแก่บริษัทเอกชนอีกต่อไป ไม่ว่าจะเป็น การให้สัมปทานทั้งรถรางและรถไฟขานเมืองบริษัทของคนไทยหรือบริษัทของต่างชาติก็ตาม เพื่อรักษาผลประโยชน์ของรัฐและนำกำไรจากการเดินรถมาเป็นงบประมาณแผ่นดิน¹³⁶ นอกจากนี้รถไฟยังเปรียบเสมือนแขนขาในการปกครองที่จะส่งข้าราชการไปประจำยังหัวเมืองต่างๆ แม้รัฐบาลจะต้องกู้เงินจากต่างประเทศมาสร้างรถไฟ แต่ก็ให้ผลตอบแทนโดยตรงมากกว่าการสร้างถนนหรือขุดคลอง ที่รัฐทำได้เพียงการเก็บภาษีทางอ้อมและไม่ทันต่อการชำระหนี้¹³⁷

แต่ความเห็นของกรมดำรงราชานุภาพก็เชื่อว่าจะถูกนำมาบังคับใช้ทันที เพราะในระหว่างนี้ ยังคงมีการให้สัญญาสัมปทานกับเอกชนอีกจำนวนไม่น้อย รวมถึงการก่อสร้างระบบรางโดยทุนราชสำนักนั้นใช้งบประมาณจำนวนมาก ต้องเตรียมการสำรวจและจัดหาเงินทุนสำหรับการก่อสร้าง ความอ่อนแอทางการคลังของรัฐทำให้รัฐต้องประนีประนอมกับแหล่งทุนอื่นที่นอกเหนือจากงบประมาณที่ได้จากการจัดเก็บภาษีและการระดมทุนผ่านการเปิดขายหุ้น

¹³⁴ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 25.

¹³⁵ W. J. F. Williamson, "Finance," in *Twentieth Century Impressions of Siam: Its History, People, Commerce, Industries, and Resources*, in Arnold Wright, Editor (London: Lloyd's Greater Britain Publishing, 1908), p. 112.

¹³⁶ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*, (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 26.

¹³⁷ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, *การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*, (กรุงเทพฯ: กรมการฝึกหัดครู, 2520) หน้า 63.

4.2 กฎหมายการควบคุมระบบราง

นอกจากจะมีประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะการเข้าหุ้นส่วนและบริษัท พ.ศ. 2454 ซึ่งเป็นสถาบันในการสะสมทุนตามที่กลุ่มทุนต่างชาติเรียกร้องมาอย่างยาวนานแล้ว พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 เพื่อควบคุมดูแลกิจการทั้งรถไฟหลวงและรถไฟเอกชน ข้อความในกฎหมายถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญต่อรถไฟราษฎร์และการสะสมทุนในระบบราง ซึ่งส่งผลต่อแนวนโยบายระบบรางของรัฐในเวลาต่อมา

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 นำไปสู่การจัดตั้งสภากรรมการรถไฟ (Board of Railway Commissioners) เพื่อทำหน้าที่พิจารณาการยื่นขอสัญญาสัมปทานรถไฟเอกชนและการก่อสร้างทางรถไฟแผ่นดิน ก่อนที่จะมีการนำผลการพิจารณาทูลเกล้าฯ ถวายพระเจ้าแผ่นดินเพื่อทรงพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อสร้าง การขอสัมปทานในยุคก่อนหน้านี้มักจะมีการยื่นขอพระราชทานจากพระเจ้าแผ่นดินโดยตรง ทำให้สัญญาสัมปทานที่ผ่านมามีการเปลี่ยนแปลงผู้รับสัมปทานบ่อยครั้ง บางเส้นทางก็ก่อสร้างไม่สำเร็จ ดังนั้นเพื่อถ่วงดุลอำนาจสัญญาสัมปทานรถไฟ ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินจะเป็นผู้คัดเลือกรายชื่อขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาขอตั้งเป็นกรรมการรถไฟที่ประกอบไปด้วยข้าราชการในกรมรถไฟหลวงและที่ปรึกษาราชการชาวต่างประเทศ ดังนี้¹³⁸

1. พระเจ้าน้องยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง
2. หม่อมเจ้าทองเชื้อธรรมชาติ นักกฎหมายประจำกรมรถไฟหลวง
3. W. J. F. Williamson ที่ปรึกษาทางด้านการศึกษา
4. Dr. Eldon R. James ที่ปรึกษากระทรวงต่างประเทศ
5. พระยาไกรเบตร รัตนสงคราม
6. พระยานครนุรักษ์
7. G. Canova กรมรถไฟหลวง

¹³⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [กค.0301.1.16/13 เอกสารกระทรวงการคลัง เรื่อง Board of Railway Commissioners.](#)

พระราชบัญญัติดังกล่าวมีทั้งหมด 162 มาตรา ระบุตั้งแต่การจำแนกระหว่าง รถไฟ ซึ่งหมายถึงระบบรางทางไกล และ รถราง ที่หมายถึงระบบรางทางใกล้ที่ให้บริการเฉพาะในจังหวัดนั้น รวมไปถึงการแบ่งประเภทของรถไฟไว้ 3 รูปแบบ¹³⁹ คือ

1. รถไฟแผ่นดิน หมายถึง รถไฟอันเป็นสมบัติของแผ่นดินซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของกรมรถไฟแผ่นดิน โดยจะทำการก่อสร้างทางใหญ่หรือทางแยกจากทางใหญ่เท่านั้น เมื่อจะมีการสร้างเส้นทาง จะต้องออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่คาดว่าจะสร้าง โดยพระราชกฤษฎีกานั้นมีอายุสองปีและจะต้องจ่ายค่าทำขวัญทดแทนให้กับเจ้าของที่ดินที่อยู่ในเส้นทางก่อสร้าง
2. รถไฟราษฎร์ หมายถึง การสร้างทางรถไฟแยกไปจากทางรถไฟแผ่นดินหรือรถไฟหัตถกรรมก็ได้ โดยผู้ขออนุญาตจะต้องแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางและแสดงทรัพย์สินของผู้ยื่นขอ รวมทั้งเมื่อยื่นขอแล้วจะต้องแจ้งความลงในหนังสือพิมพ์รายวันเพื่อให้สาธารณะรับทราบ
3. รถไฟหัตถกรรม หมายถึง รถไฟที่ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบหัตถกรรมหรือพาณิชย์กรรมได้สร้างขึ้นไว้เพื่อรับส่งคนงานและบรรทุกสิ่งของซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือสิ่งซึ่งประดิษฐ์ขึ้น กับสิ่งอื่นๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้สำหรับกิจการนั้นๆ กล่าวคือ รถไฟที่ใช้สำหรับภายในกิจการ

ในบทนี้กลุ่มทุนระบบรางอันประกอบไปด้วยกลุ่มทุนโดยรัฐ กลุ่มทุนต่างชาติ และกลุ่มทุนขุนนาง จะจำกัดอยู่เพียงรถไฟแผ่นดินและรถไฟราษฎร์เท่านั้น ส่วนรถไฟหัตถกรรมจะไม่ถูกนำมาวิเคราะห์เนื่องจากเป็นรถไฟที่ไม่ได้ให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปและให้บริการอยู่ในที่ดินส่วนบุคคลเท่านั้น ซึ่งไม่ได้สะท้อนถึงปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างรัฐและกลุ่มทุนในทางสาธารณะมากนัก นอกจากนั้นการแบ่งประเภทออกเป็นรถไฟแผ่นดินและรถไฟราษฎร์ยังทำให้การสะสมทุนในระบบรางของกลุ่มทุนต่างๆ มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

4.3 การขยายเส้นทางของกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติ

ยุคที่ผ่านมากลุ่มทุนระบบรางต่างชาติได้รับสัมปทานระบบรางและสามารถเปิดเดินรถได้สำเร็จ 2 เส้นทาง คือ รถไฟสายกรุงเทพ-ปากน้ำ และ รถรางสายบางคอแหลม ในยุคนี้กลุ่มทุนต่างชาติได้นำกำไรจากกิจการภายในสยามและระดมทุนจากตลาดการเงินในยุโรปมาขยายกิจการเต็มรวมทั้งการจดทะเบียนบริษัทใหม่และการควบรวมเป็นกลุ่มบริษัท ผลของแนวนโยบายระบบรางที่

¹³⁹ “พระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 38 (27 สิงหาคม 2464): 123.

ชัดเจนมากขึ้น ทำให้กลุ่มทุนต่างชาติมีบทบาทในการขยายเส้นทางรถรางและรถไฟชานเมืองกรุงเทพฯ หลายสาย

4.3.1 การขยายเส้นทางรถราง

หลังจากที่ อองเดร เดอ ริเชอลิเยอ (Andre de Richelieu) ได้ขาย บริษัท บางกอกแตรมเวย์ (Bangkok Tramway Company) ซึ่งให้บริการรถรางสายบางคอแหลมให้กับ เฮนรี ซิกก์ (Henry Sigg) จนกิจการดังกล่าวถูกส่งต่อไปให้กับกลุ่มทุนเดนมาร์ก ปลายปี พ.ศ. 2441 ริเชอลิเยอได้ร่วมกับ แอก เวสเทินโฮลซ์ (Aage Westenholz) ก่อตั้ง บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด (the Siam Electricity Co., Ltd.) โดยจดทะเบียนเป็นบริษัทเดนมาร์กและตั้งทุนจดทะเบียน 600,000 บาท เพื่อซื้อกิจการ โรงไฟฟ้าบริเวณวัดราชบูรณะ จากบริษัท ไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (the Bangkok Electric Light Syndicate)^{140*} ของมิสเตอร์เบนเน็ตต์ (L. E. Bennett) รองกงสุลอเมริกา ในราคา 200,000 บาท¹⁴¹ เนื่องจากโรงไฟฟ้าดังกล่าวขายกระแสไฟฟ้าไม่คุ้มทุนและเกิดปัญหาในการบริหารจัดการ¹⁴² ด้วยประสบการณ์ในการสร้างระบบรางประกอบกับความรู้เรื่องไฟฟ้าของริเชอลิเยอและเวสเทินโฮลซ์ จึงเล็งเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจทั้งสองไปพร้อมกัน ซึ่งกิจการไฟฟ้าได้กลายมาเป็นฐานทางธุรกิจของกิจการระบบราง ซึ่งต่อมาได้ระดมเงินทุนจากทั้งในเดนมาร์กและในกรุงเทพฯ โดยมีผู้ถือหุ้นบริษัทจากการระดมทุนในโคเปนเฮเกนมากกว่ากรุงเทพฯ ดังนี้¹⁴³

ผู้ถือหุ้น	ถิ่นพำนัก	จำนวนหุ้น
J. Gliukstadt	โคเปนเฮเกน	200
A. Heide	โคเปนเฮเกน	200
G.A. Hageman	โคเปนเฮเกน	200
Veuntzer	โคเปนเฮเกน	200
A. de Richelieu	โคเปนเฮเกน	200
H. N. Anderson	โคเปนเฮเกน	200
The East Asiatic Co. Ltd.	โคเปนเฮเกน	100
L. de Richelieu	กรุงเทพฯ	50

* บริษัท ไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (the Bangkok Electric Light Syndicate) ก่อตั้งโดย หลวงพินิจจักรภิมภ์ และ นายเลียวนาดี (Leonadi) วิศวกรชาวอเมริกัน

¹⁴¹ สมบัติ สุขุมารักษ์, เจาะลึกไฟฟ้าไทย เล่ม 1 (ช่วงแรกเริ่ม-รัชกาลที่ 5) (กรุงเทพฯ: คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา, 2556), หน้า .

¹⁴² การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย, แสงแห่งสยาม, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2553), หน้า 32.

¹⁴³ วิภารัตน์ ตีอ่อง, “พัฒนาการของกิจการไฟฟ้าในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2427-2488,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 80.

ผู้ถือหุ้น	ถิ่นพำนัก	จำนวนหุ้น
V. Guldberg	กรุงเทพ	10
F. Kinch	กรุงเทพ	10
A. Westenholz	กรุงเทพ	50
C. M. Softus	กรุงเทพ	100
Phya Decho	กรุงเทพ	25
G. H. Lasson	กรุงเทพ	25
K. de Lexhe	กรุงเทพ	55
รวม		1,625

ตาราง 5 ตารางแสดงผู้ถือหุ้นในบริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด

ที่มา: วิจารณ์ ตี๋อ่อง, “พัฒนาการของกิจการไฟฟ้าในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2427-2488,”

(วิทยานพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534), หน้า 80.

การตัดถนนเส้นทางใหม่ๆในกรุงเทพจำนวนมากในสมัยรัชกาลที่ 5 แม้ส่วนใหญ่จะเป็นการตอบสนองการใช้สอยของชนชั้นนำ แต่ก็ทำให้ผู้คนทั่วไปสัญจรไปมาทั้งกลางวันและกลางคืนได้อย่างสาธารณะ¹⁴⁴ อันนำมาซึ่งการตึกแถวใหม่ริมสองฝั่งถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง จนกลายเป็นย่านการค้าที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ถนนที่มีผู้คนพลุกพล่านยามค่ำคืนก็จะมีกรจุดตะเกียงเพื่อส่องสว่างบริเวณริมรั้วหรือด้านหน้าของอาคารห้องแถว เช่น ถนนเยาวราช ถนนสำเพ็ง ถนนชนะสงคราม แต่ก็อาจเกิดเพลิงไหม้จากการจุดตะเกียงน้ำมัน อีกทั้งไฟฟ้าเริ่มมีราคาที่ถูกลงกว่าการใช้ตะเกียง¹⁴⁵ กิจการโรงไฟฟ้าที่ริเชอเลียเอและเวสเทินโฮลซ์เข้ามา จึงเป็นที่ต้องการของชนชั้นนำและรัฐบาลสยามเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีความปลอดภัยมากกว่าการใช้ตะเกียงน้ำมัน ทำให้การใช้ไฟฟ้าและดวงไฟส่องสว่างได้มีการขยายไปยังถนนต่างๆแทนการจุดตะเกียงในยามค่ำคืน เวสเทินโฮลซ์ในฐานะผู้จัดการบริษัทไฟฟ้าสยาม จึงได้จัดตั้ง บริษัท รถรางไฟฟ้าสยาม จำกัด (the Siam Electric Railway Co., Ltd.) เพื่อขอสัมปทานทางรถรางที่เคยได้รับจากสัญญาสัมปทานรถรางสายบางคอแหลมกับเส้นทางอีก 6 สาย รัฐบาลสยามได้ให้สัมปทานในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2443 แต่สัมปทานคราวนี้มีอายุเพียง 40 ปี นอกจากนั้นยังต้องจ่ายค่าเช่ารางและส่วนแบ่งรายได้จากการขายตั๋วร้อยละ 2.5-4 ต่อปี¹⁴⁶

¹⁴⁴ ณัฐวุฒิ ปรียวณิชย์, เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5 (กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2560), หน้า 130.

¹⁴⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 ว.1/27. เอกสารรัชกาลที่ 5 กระทรวงวัง เรื่อง กรมขุนสรรพศาสตร์ขออนุญาตทำไฟฟ้า (ร.ศ. 107)

¹⁴⁶ Ichiro Kakizaki, Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010 (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 26.

บริษัทรางไฟฟ้าสยามได้เริ่มการก่อสร้างทางรถรางสามเสนเป็นสายแรก เส้นทางเริ่มจากหัวลำโพง ไปยังเยาวราช พาหุรัด โรงเรียนราชินี พระบรมมหาราชวัง ตัดกับรถรางสายบางคอแหลม แล้ววิ่งไปตามถนนสามเสนและสิ้นสุดที่บางกระบือ รวมระยะทาง 11.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2444 ทำการเดินรถรางด้วยระบบไฟฟ้าจากบริษัทไฟฟ้ากรุงเทพ รถรางไฟฟ้าสายสามเสนได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เนื่องจากเส้นทางผ่านสถานที่สำคัญหลายแห่ง¹⁴⁷ สามารถทำรายได้ให้บริษัทรางไฟฟ้าสยามได้ ดังนี้¹⁴⁸

ปีที่เดินรถ	รายได้จากการขายตั๋ว (บาท)
2445	256,054
2446	303,013
2447	315,431
2448	337,155
2449	324,870
2450	322,996
รวม	1,859,519

ตาราง 6 ตารางแสดงรายได้จากการขายตั๋วโดยสารของบริษัทไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด

ที่มา: Arnold Wright and Oliver T. Breakspear, *Twentieth Century Impressions of Siam: its history, people, commerce, industries, and resources* (London: Lloyds Greater Britain Publishing, 1908), p. 191.

ผลประกอบการรถรางสายสามเสนค่อนข้างดี ทำให้บริษัทรางไฟฟ้าสยามได้ขยายเส้นทางเพิ่มเติมจากทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ โดยเส้นทางทิศเหนือได้ขยายจากบางกระบือไปยังบางซื่อ ระยะทาง 4 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางทิศใต้ได้ขยายจากหัวลำโพงไปยังสะพานเหลืองเพื่อก่อสร้างอุจจรถราง และได้มีการขยายเส้นทางจากสะพานเหลืองไปยังแยกสารตัดกับถนนวิฑู รวมระยะทาง 3 กิโลเมตร นอกจากนั้นได้มีการก่อสร้างเส้นทางเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางหลักอีก 2 เส้นทาง ได้แก่

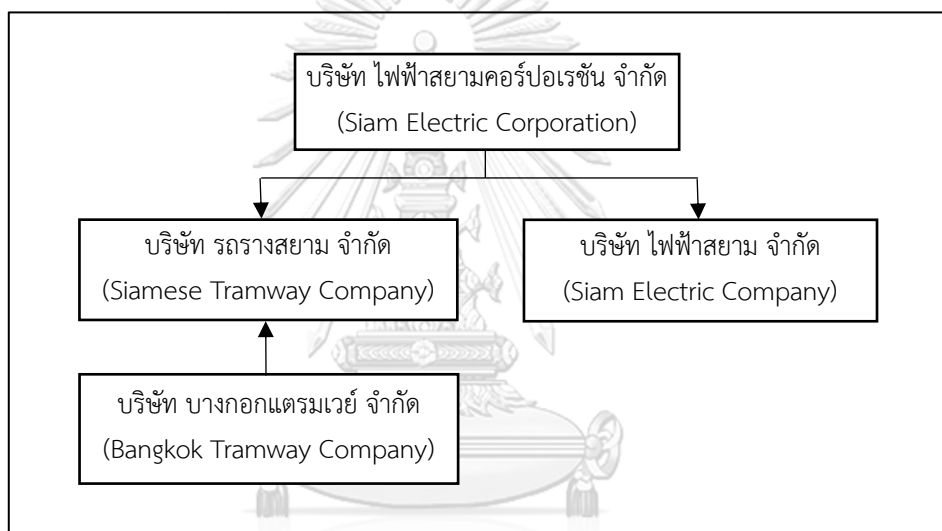
1. สายอัมพวันค์ ระยะทาง 500 เมตร เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2450
2. สายราชวงศ์ ระยะทาง 800 เมตร เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2450

¹⁴⁷ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968* (White Lotus: Bangkok, 2015), p. 73.

¹⁴⁸ Arnold Wright and Oliver T. Breakspear, *Twentieth Century Impressions of Siam: its history, people, commerce, industries, and resources* (London: Lloyds Greater Britain Publishing, 1908), p. 191.

4.3.2 การควบรวมกิจการรรางต่างชาติ

ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2443 ผู้บริหารของบริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด มีแผนควบรวมกิจการที่เกี่ยวกับไฟฟ้าในกรุงเทพฯทั้งหมด จึงได้ทำการควบรวม บริษัท บางกอกแตรมเวย์ จำกัด ซึ่งได้รับสัมปทานรรางสายบางคอแหลม และ บริษัท รรางไฟฟ้าสยาม จำกัด ซึ่งได้รับสัมปทานรรางสายสามเสน รวมเข้าด้วยกัน¹⁴⁹ แอก เวสเทินโฮลซ์ จึงได้ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตควบรวมบริษัทบางกอกแตรมเวย์ให้เป็นส่วนหนึ่งของบริษัทรรางสยาม (the Siamese Tramway Co., Ltd.) ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของบริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด (Siam Electric Corporation Company) ทั้งนี้ต้องทำการตกลงสัญญาสัมปทานของแต่ละบริษัทใหม่ทั้งหมด จนกระทั่งสามารถตกลงกันที่จะให้ทุกสัญญาสัมปทานสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2492¹⁵⁰



รูปภาพ 11 แผนภาพแสดงการควบรวมบริษัทของบริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชันจำกัด
ปรับปรุงจากเนื้อหาข้างต้น

ภายหลังจากการควบรวมกิจการรรางสายบางคอแหลมและสายสามเสน พบว่า รรางทั้งสองสายเป็นที่นิยมจากผู้คนมากขึ้นเรื่อยๆ รายได้จากการขายตั๋วโดยสารเพิ่มขึ้นตามลำดับ จนบริษัทสามารถแบ่งปันผลให้กับผู้ถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 11 ต่อปี และในบางปีมีการแบ่งปันผลให้ผู้ถือหุ้นสูงถึงร้อยละ 15 ถือว่าเป็นกิจการที่ให้ผลตอบแทนที่ดีมาก อันเนื่องมาจากกิจการที่มีความรุ่งเรือง¹⁵¹

¹⁴⁹ The Straits Times, (12 April 1900), p. 2.

¹⁵⁰ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 27.

¹⁵¹ Ibid, p. 24.

ปีที่ให้บริการ	รายได้รราง บางคอแหลม	รายได้ รรางสามเสน*	รวม (บาท)
2442	190,057		190,057
2443	247,983		247,983
2444	275,268		275,268
2445	305,786	256,054	561,840
2446	404,051	303,013	707,064
2447	449,312	315,431	764,743
2448	513,256	337,155	850,411
2449	581,586	324,870	906,456
2450	568,036	322,996	891,032
2451	572,692	354,207	926,899
2452	529,144	308,887	838,031

ตาราง 7 ตารางแสดงรายได้ของรรางสายบางคอแหลมและสายสามเสนระหว่างปี พ.ศ. 2442-2452

ที่มา Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 23.

เวสเทินโฮลซ์ ไม่เพียงแต่จะลงทุนในธุรกิจไฟฟ้าและรราง ในปี พ.ศ. 2449 เขายังได้ลงทุนก่อตั้งบริษัทปลูกและแปรรูปยางพาราในเมืองจันดาระตา (Jendarata) ตอนใต้ของรัฐเปรัก สหพันธรัฐมาลายา ราว 5,056 ไร่ ในนามบริษัท Jendarata Rubber Co., Ltd. ซึ่งจดทะเบียนเป็นบริษัทสัญชาติเดนมาร์กที่กรุงเทพฯ โดยเวสเทินโฮลซ์รับหน้าที่เป็นกรรมการผู้จัดการบริษัท¹⁵² ต่อมาควบรวมกลายเป็น United Plantation Co., Ltd. ถือเป็นบริษัทที่ใหญ่มากในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในมาเลเซียปัจจุบัน ด้วยการที่เวสเทินโฮลซ์ให้ความสนใจธุรกิจนี้ในมาลายาเป็นอย่างมาก อีกทั้งการรวบรวมกิจการไฟฟ้าและรรางน่าจะทำให้สามารถขยายเส้นทางได้ไกลขึ้น แต่กลับพบว่าบริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด สามารถขยายเส้นทางรรางได้เพียง 1.3 กิโลเมตร เท่านั้น จนกระทั่ง พ.ศ. 2453 เวสเทินโฮลซ์ ได้แต่งตั้ง วิลเลียม กรุต (William L. Grut) น้องเขยให้ดูแลบริษัทไฟฟ้าสยามแทน อย่างไรก็ตามเวสเทินโฮลซ์ได้ย้ายไปทำธุรกิจยางพาราที่เปรักอย่างถาวรจนกระทั่งเสียชีวิตในปี พ.ศ. 2478¹⁵³

การบริหารกิจการของบริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด ภายใต้ วิลเลียม กรุต ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ สาขากรุงเทพฯ (Hongkong and Shanghai Banking

* รรางสายสามเสนเริ่มเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2444

¹⁵² Susan M. Martin, *The UP Saga* (Copenhagen: NIAS Press, 2003), p. 22.

¹⁵³ Ibid, p. 31.

Corp., Bangkok) และ ธนาคารแลนด์แมนส์ของเดนมาร์ก (Den Danske Landmandsbank, Copenhagen) โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงเทพฯและสำนักงานย่อยตั้งอยู่ที่โคเปนเฮเกน รวมถึง กรรมการบริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่นที่มีทั้งจากกรุงเทพฯและโคเปนเฮเกน ดังนี้¹⁵⁴

กรรมการบริษัทในกรุงเทพฯ	กรรมการบริษัทในโคเปนเฮเกน
William L. Grut	Torben Grut
T. A. Gottsche	Otto Benzon
M. Bojesen	J. Tuxen
พระยาบริบูรณ์ราชสมบัติ	Andre de Richelieu
E. G. Gollo	Charles Charlier
G. Kluzer	H. Sels
พระยาสุพรรณสมบัติ	Victor Doods

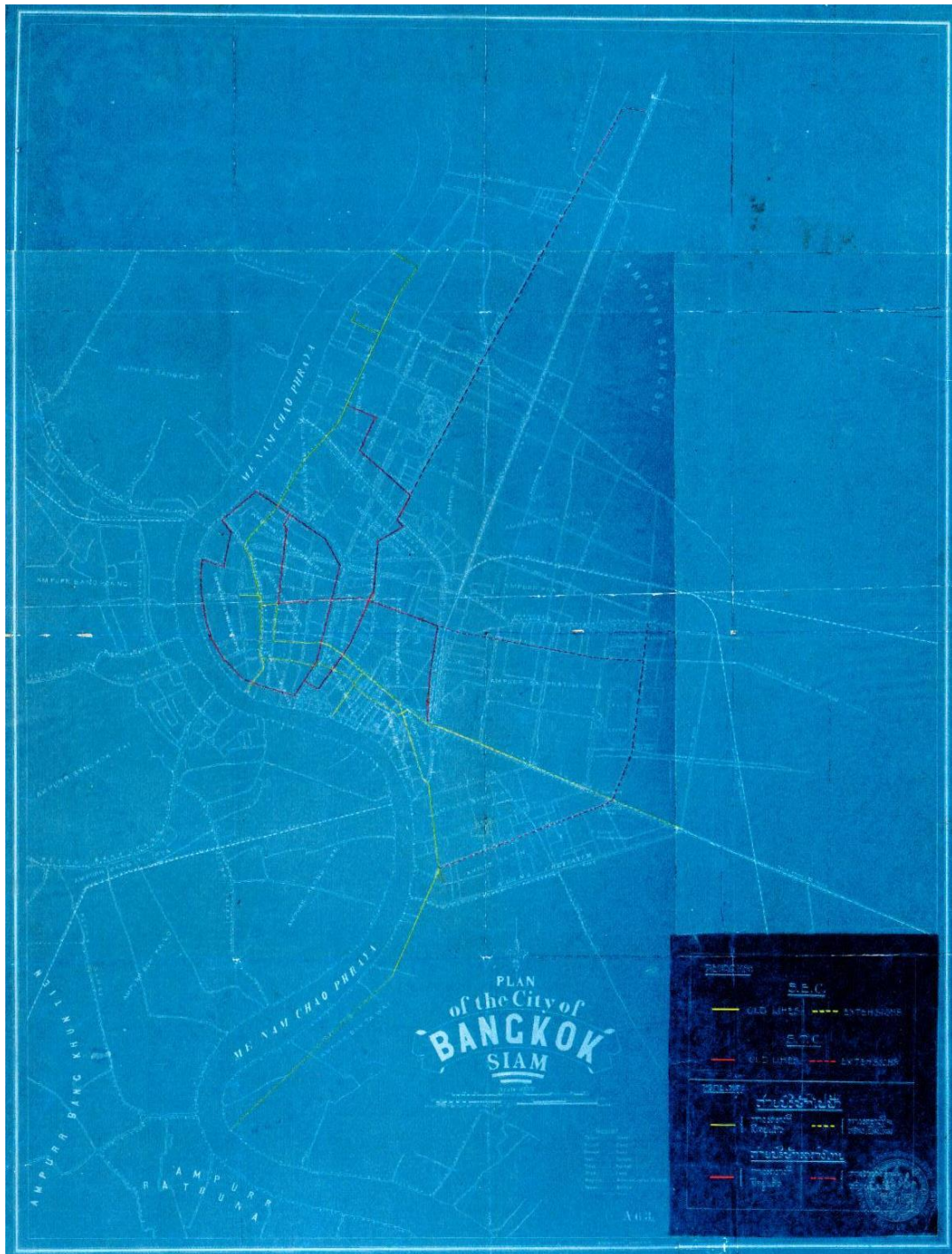
ตาราง 8 ตารางแสดงกรรมการบริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่นจำกัดทั้งในกรุงเทพฯและในโคเปนเฮเกน

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.51/42. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ

เรื่อง บริษัท ไฟฟ้าสยาม คอร์ปอเรชั่น จำกัด (บริษัท Siam Electric Corporation, Ltd.) [22 พ.ย. 2458-20 เม.ย. 2476]

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁵⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.51/42. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง บริษัท ไฟฟ้าสยาม คอร์ปอเรชั่น จำกัด (บริษัท Siam Electric Corporation, Ltd.) [22 พ.ย. 2458-20 เม.ย. 2476]



รูปภาพ 12 แผนที่กรุงเทพฯแสดงเส้นทางรถราง พ.ศ. 2460

ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ.กต./42

ในปี พ.ศ. 2459 บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด มีรายได้จากการผลิตและขายไฟฟ้า 1,381,761.43 บาท มากกว่ารายได้จากการเดินรถรางทั้งสองรวมกัน โดยรายได้จากรถรางสายบางคอแหลมอยู่ที่ 505,905.30 บาท และ รถรางสายสามเสน 327,972.90 บาท รวมไปถึงมีการลงทุนในสินทรัพย์จำนวนมาก เช่น การซื้อที่ดินบริเวณคลองเตย โรงไฟฟ้าวัดเลียบ Villa Romsey และสนามเทนนิส

ของสมาคมอังกฤษในกรุงเทพฯ การซื้อหุ้นในบริษัทต่างๆ เช่น รถไฟปากน้ำ จำนวน 47 หุ้น มูลค่า 11,750 บาท รถไฟแม่กลอง จำนวน 686 หุ้น มูลค่า 72,849 บาท บริษัท รถรางไทย ทุนจำกัด จำนวน 3,221 หุ้น มูลค่า 509,910 บาท และบริษัท Jendarata Rubber Co., Ltd. จำนวน 14,710 หุ้น มูลค่า 258,830.13 บาท รวมมูลค่าสินทรัพย์การลงทุนนับล้านบาท¹⁵⁵

หลังจากที่บริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน ได้ขยายทุนไปยังยุโรปภาคพื้นทวีปมากขึ้น ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่จากกรุงเทพฯ เป็นโคเปนเฮเกน และมีสำนักงานสาขาย่อย 2 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพฯ และบรัสเซลส์ กรรมการบริษัทเดิมที่อยู่ในโคเปนเฮเกนได้ย้ายไปอยู่ยังบรัสเซลส์ 2 คน คือ Charles Charlier และ Victor Doms ส่งผลให้ทุนของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากเดิมที่มีทุนในปี พ.ศ. 2458 จำนวน 4,580,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 9,135,932 บาท ภายในระยะเวลาหกปี และทุนเพิ่มขึ้นเป็น 22,563,200 บาท¹⁵⁶ ซึ่งเกิดจากการเปิดขายหุ้นเพื่อระดมทุนในยุโรปภาคพื้นทวีปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2455 โดยเฉพาะที่บรัสเซลส์ เบลเยียม



รูปภาพ 13 ใบหุ้นของบริษัทไฟฟ้าสยามที่เปิดขายระดมทุนในยุโรปเมื่อ พ.ศ. 2467

ที่มา: <https://numistoria.com/fr/siam-thailande/18682-tramways-et-electricite-de-bangkok.html>

¹⁵⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.51/42. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยาตำราสารานภาพ เรื่อง บริษัท ไฟฟ้าสยาม คอร์ปอเรชัน จำกัด (บริษัท Siam Electric Corporation, Ltd.) [22 พ.ย. 2458-20 เม.ย. 2476]

¹⁵⁶ J. Thomas Lindblad, *Foreign Investment in Southeast Asia in the Twentieth Century* (New York: Palgrave, 1998), p. 98.

ด้วยทุนที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วและปฏิสัมพันธ์อันดีกับราชสำนัก ส่งผลให้บริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด ขอพระบรมราชานุญาตสร้างทางรกรางเพิ่มเติมอีก 4 สาย ในปี พ.ศ. 2468 จากสัญญาสัมปทานเดิมที่ได้รับและจะสิ้นสุดในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2492 โดยมีค่าเช่าทางเดินรถคิดเป็นร้อยละ 7.5 จากเงินค่าโดยสารที่เก็บได้โดยที่ยังไม่หักค่าใช้จ่าย ซึ่งบริษัทไฟฟ้าสยามได้ขอสร้างส่วนต่อขยายจากปลายทางของสถานีถนนพระรามสี่ไปสิ้นสุดที่ถนนสาทร ระยะทาง 2.5 กิโลเมตร

4.3.3 การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นของรถไฟปากน้ำ

กิจการขององเดร เดอ ริเชอลิเยอ (Andre de Richelieu) ที่ได้ก่อตั้งบริษัท รถไฟปากน้ำ จำกัด เพื่อรับสัมปทานและเดินรถไฟชานเมืองจากหัวลำโพงไปยังเมืองปากน้ำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2436 ดำเนินไปด้วย รถไฟสายนี้ได้ทำให้เมืองปากน้ำกลายเป็นท่าเรือโดยสารขนาดใหญ่ เรือจากต่างประเทศมักจะเทียบท่าที่ปากน้ำแล้วนั่งรถไฟต่อมายังกรุงเทพ ภายหลังได้มีการเปลี่ยนจากรถจักรไอน้ำเป็นรถไฟไฟฟ้าพร้อมกับระบบรกรางไฟฟ้าในกรุงเทพ¹⁵⁷ อย่างไรก็ตาม เมื่อริเชอลิเยอได้ถูกแต่งตั้งให้เป็นผู้บัญชาการทหารเรือก็ล้มป่วยด้วยโรคมะเร็ง จึงขอลาออกจากราชการสยามในปี พ.ศ. 2444 เพื่อเดินทางกลับไปรักษาตัวที่บ้านเกิดในเดนมาร์ก¹⁵⁸ ริเชอลิเยอได้สะสมทุนจากสยามอย่างมหาศาลและเมื่อหายป่วยก็เข้ารับตำแหน่งกรรมการธนาคารขนาดใหญ่ในเดนมาร์กและกรรมการบริษัทเอเชียติก* ส่วนธุรกิจระบวรรางในสยามที่ริเชอลิเยอก่อตั้งไว้ได้ถูกส่งต่อให้กับทุนต่างชาติรายใหม่ ดังนี้

ผู้ถือหุ้นเมื่อแรกเริ่ม	จำนวนหุ้น	ผู้ถือหุ้นในปี 2453 ¹⁵⁹	จำนวนหุ้น
Andre de Richelieu	150	คราเมอร์ (C. Kramer)	161
Hans Niels Andersen	100	หมอเฮศ (Dr. Harward Heys)**	134
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	100	ทิลเก้ (W. A. G. Tilleke)	70

¹⁵⁷ ชัยนิมิตร นวรัตน์. ประวัติศาสตร์มีชีวิต 2, ริชลิเว: นักธุรกิจข้ามชาติในมาตนายพลทหารเรือสยาม (กรุงเทพฯ: อักษรโสภณ, 2558), หน้า 101.

¹⁵⁸ Ibid, หน้า 112-115.

* หลังจากที่องเดร เดอ ริเชอลิเยอ เดินทางกลับเดนมาร์กได้สองปีก็ได้กลับมาเยือนสยามอีกครั้งเพื่อเจรจาขอจัดตั้งธนาคารของเดนมาร์กในกรุงเทพ เพื่อขยายสาขาจากโคเปนเฮเกนมายังลอนดอน ฮองกง สิงคโปร์ พร้อมทั้งจะดูแลผลประโยชน์ทรัพย์สินและเงินของรัฐบาลสยามในยุโรปแทนธนาคารในสิงคโปร์ แม้การเจรจาดังกล่าวก็ไม่ประสบความสำเร็จ แต่ก็ได้ช่วยให้สยามสามารถก่อตั้งแบงก์สยามกัมมาจลหรือธนาคารไทยพาณิชย์ในปัจจุบันได้สำเร็จ

¹⁵⁹ “หนังสือกำหนดอำนาจสำหรับบริษัทรถไฟปากน้ำทุนจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 27 (25 ธันวาคม 2453): 75-77.

** หมอเฮศ หรือ นายแพทย์ซามูเอล เรย์โนลด์ส เฮ้าส์ (Samuel Reynolds House) เป็นหมอชาวอเมริกันซึ่งจบทางด้านศัลยแพทย์ นอกเหนือจากทำการรักษาผู้คนในไทยนานกว่า 29 ปี ยังเป็นมิสชันนารีเผยแผ่ศาสนาและมีส่วนร่วมในการรวบรวมศรัทธาก่อสร้างโบสถ์คริสต์จักร 1 เชียงใหม่

ผู้ถือหุ้นเมื่อแรกเริ่ม	จำนวนหุ้น	ผู้ถือหุ้นในปี 2453 ¹⁵⁹	จำนวนหุ้น
Peter B. C. Kinch	50	หลวงสุนทรโกษา	57
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	30	หมอไรเตอร์ (Dr. Reytter)	10
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	30	วิลเลียม กรุต (William L. Grut)	10
Joseph Mackay	20	กาเตอร์ (T. A. Gottsche)	10
John MacLachlan	10	พระสิทธิธรรมาภิบาล	1
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	10		
ไม่สามารถอ่านตัวอักษรได้	10		
รวม	510	รวม	453

ตาราง 9 ตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นในบริษัทรถไฟปากน้ำจำกัด

ที่มา: “หนังสือกำหนดอำนาจสำหรับบริษัทรถไฟปากน้ำจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 27 (25 ธันวาคม 2453): 75-77.

4.4 กลุ่มทุนขุนนางในระบบรางสยาม

แนวนโยบายของรัฐบาลสยามที่มีแนวโน้มจะจำกัดการให้สัมปทานรกรางกับทุนต่างชาติ ซึ่งมีทั้งองค์ความรู้ ประสบการณ์ และเงินทุนจำนวนมาก แต่ก็ไม่ได้เป็นผลดีกับรัฐบาลมากนัก เพราะกลุ่มทุนต่างชาติมักจะควบรวมบริษัทที่ชาวต่างชาติถือหุ้นเข้าด้วยกัน จากแนวนโยบายดังกล่าวจึงถือเป็นโอกาสของขุนนางสยามที่จะได้เข้ามามีบทบาทในระบบราง นอกเหนือจากการเป็นเพียงข้าราชการในกระทรวงหรือผู้ถือหุ้นในบริษัทต่างชาติ แต่จะเป็นความเคลื่อนไหวในฐานะกลุ่มทุนผู้รับสัมปทานระบบรางที่แข่งขันกลับกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติในหลายเส้นทาง โดยมีกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์เป็นขุนนางคนสำคัญ

4.4.1 รถไฟสายพระพุทธบาท

พระเจ้าอนงยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ซึ่งมีประสบการณ์การทำธุรกรรมการเงินต่างประเทศในหอรัษฎากรพิพัฒน์และกรมพระคลังมหาสมบัติ แต่ก็ล้มเหลวในการรับสัมปทานรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี ได้ร่วมกับพระยาอภิรักษ์ราชอุทยาน เจ้าหมื่นเสมอใจราช พระนรสาตร์สาร กรมหลวงดำรงธรรมสาร และหลวงอุดรภักดิ์พานิช ขอจดทะเบียน บริษัท รถม้าพระพุทธบาท ทุนจำกัด เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2444¹⁶⁰ เพื่อขอสัมปทานรถไฟที่เชื่อมจากทางรถไฟสายเหนือบริเวณตำบลท่าเรือในอยุธยาไปยังพระพุทธบาทในสระบุรี ระยะทาง 20 กิโลเมตร ซึ่งได้รับ

¹⁶⁰ “ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถรางพระพุทธบาททุนจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 18 (29 กันยายน 2444): 410-414.

พระราชทานสัมปทานอย่างรวดเร็วในเดือนเดียวกัน โดยที่ผู้ขอสัมปทานคาดการณ์ว่าจะมีรายได้จากที่ผู้คนนิยมไปสักการบูชาพระพุทธรูปในช่วงเทศกาลเดือนมกราคม ทางรถไฟสายนี้ใช้เวลาในการก่อสร้างเกือบสองปีจึงแล้วเสร็จ สามารถเปิดให้บริการในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2446

รถไฟสายท่าเรือ-พระพุทธรูป ประกอบไปด้วย 7 สถานีย่อย ถึงแม้จะเปิดให้บริการรถไฟได้ แต่ก็ไม่ได้รับความนิยมมากนัก เนื่องจากมีผู้โดยสารน้อยกว่าที่คาดการณ์ ทำให้บริษัทรางพระพุทธรูป ประสบปัญหาขาดทุน อีกทั้งยังผิติดขัดในการนำส่งบัญชีบริษัทต่อกระทรวงเกษตรธิการ จนกระทั่งบริษัทถูกเพิกถอนพระบรมราชานุญาตพิเศษซึ่งต้องล้มเลิกกิจการไปในปี พ.ศ. 2472 แต่ระหว่างที่ถูกเพิกถอนสัมปทานก็ได้มีการแอบเดินรถไฟเพื่อนำเงินมาจ่ายให้กับพนักงาน อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2474 กรมพระนครานุรักษ์ฯ ได้มอบหมายให้หม่อมเจ้านิตยากร วรบรรณ พระโอรส จดทะเบียนบริษัทใหม่ในนาม บริษัท รถไฟท่าเรือ จำกัด และยื่นขอสัมปทานเดินรถไฟสายท่าเรือ-พระพุทธรูป แทน บริษัท รางพระพุทธรูป จำกัด จนกระทั่งได้รับสัมปทานการเดินรถเป็นเวลา 20 ปี จนถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2494¹⁶¹ แต่หลังจากการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475 ได้มีการขยายถนนประชาธิปไตย* จากดอนเมืองไปยังสระบุรีและลพบุรีซึ่งผ่านอำเภอพระพุทธรูป ส่งผลให้กิจการของบริษัทรถไฟท่าเรือได้รับผลกระทบอย่างมาก จนต้องล้มเลิกกิจการในปี พ.ศ. 2485

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁶¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 242/316. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยาตำราสาราชานุภาพ เรื่อง กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ขอพระบรมราชานุญาตออกสัมปทานให้บริษัทรถไฟท่าเรือจำกัดกับสำนักหม่อมเจ้านิตยากร วรบรรณ ขอพระมหากรุณาในเรื่องนี้ [22 ธ.ค. - 8 ม.ค. 2473]

* ในปี พ.ศ. 2493 คณะรัฐมนตรีได้มีการเปลี่ยนแปลงชื่อถนนประชาธิปไตยเป็น “ถนนพหลโยธิน” เพื่อเป็นอนุสรณ์แด่พระยาพหลพลพยุหเสนา



รูปภาพ 14 แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟจากท่าเรือไปยังพระพุทธบาท

ที่มา: <http://photobucket.com/gallery/http://s46.photobucket.com/user/Wisarut/media/Tharuea1931.jpg.html>

พระเจ้านั่งยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ ได้เสนอแผนการก่อสร้างทางรถรางเพื่อขอสัมปทานรถรางในกรุงเทพ เส้นทางจากหัวลำโพงไปทางเหนือแล้วสะพานยศเสไปตามถนนบำรุงเมืองวนเกือบรอบกำแพงเมืองแล้วขึ้นเหนือไปจนถึงพระราชวังดุสิต ซึ่งเอก เวสเทินโฮลซ์ (Aage Westenholz) เคยยื่นขอสัมปทานรถรางสายนี้พร้อมกับสายสามเสนและสายอื่นๆ ก่อนหน้ากรมหมื่นนราธิปฯ เพียงไม่กี่เดือน จนนำไปสู่การแข่งกันเสนอราคาค่าเช่ารางเพื่อให้ได้มาซึ่งสัมปทานรถรางสายสามเสน โดยเวสเทินโฮลซ์เสนอราคาค่าเช่ารางเริ่มต้นที่ 1,000 บาทต่อไมล์ ส่วนกรมหมื่นนราธิปฯ เสนอจำนวนเงิน 1,200 บาทต่อไมล์ ทำยที่สุดเวสเทินโฮลซ์เป็นผู้ชนะการแข่งขันซึ่งเสนอค่าเช่ารางปีละ 5,500 บาทต่อไมล์ ในขณะที่กรมหมื่นนราธิปฯ เสนอราคาสุดท้ายที่ 5,000 บาทต่อไมล์ ถือว่าน้อยกว่าเวสเทินโฮลซ์เพียงเล็กน้อย¹⁶²

อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเสนาบดีมีความเห็นว่าไม่ควรให้บริษัทใดบริษัทหนึ่งรับสัมปทานรถรางแต่เพียงผู้เดียว อีกทั้งกรมหมื่นนราธิปฯ ก็เคยมีประสบการณ์ก่อสร้างรถไฟสายพระพุทธบาทได้สำเร็จและสามารถแข่งขันการเสนอราคากับกลุ่มทุนต่างชาติได้ ที่ประชุมจึงมีมติให้สัมปทานรถรางในเส้นทางที่กรมหมื่นนราธิปฯ ได้ขอสร้าง แต่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเล็กน้อยเพื่อไม่ให้ทับกับสายสามเสน สัมปทานมีระยะเวลา 45 ปี โดยต้องจ่ายค่าเช่ารางปีละ 5,000 บาทต่อไมล์¹⁶³ กรมหมื่นนราธิปฯ จึงได้ร่วมกับพระเจ้านั่งยาเธอ กรมหมื่นสรรพศาสตร์ศุภกิจ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นมรุพงษ์ศิริพัฒน์ พระยามหิบาลบริรักษ์ หลวงโสภณพีธีร์รัตน์ และโจเซฟ แมคคาย (Joseph Mackay) จัดทะเบียนก่อตั้งบริษัท รถรางไทย ทุนจำกัด (Siamese Tramway Company) ในปี พ.ศ. 2446¹⁶⁴

การก่อสร้างรถรางสายดุสิตได้แบ่งออกเป็น 4 ช่วง คือ หัวลำโพง-พระสุเมรุ ระยะทาง 4.4 กิโลเมตร รอบกำแพงเมืองชั้นใน ระยะทาง 7.2 กิโลเมตร จักรเพชร-โรงไฟฟ้าวัดเทวราชกุญชร ระยะทาง 4.8 กิโลเมตร และต้นคลองเปรมประชากร-คลองสามเสน ระยะทาง 2.4 กิโลเมตร ทั้งสี่สายใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 18 เดือน ก็สามารถเปิดให้บริการพร้อมกันเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2448 โดยใช้ระบบรถรางไฟฟ้าเช่นเดียวกับรถรางสามเสน¹⁶⁵ หลังจากเปิดเดินรถบริษัทมีผล

¹⁶² Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 28.

¹⁶³ Ibid, p. 28-29.

¹⁶⁴ “ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถรางไทยทุนจำกัด,” *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 21 (3 เมษายน 2447): 5.

¹⁶⁵ “ข่าวเสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดรถรางไทยทุนจำกัด,” *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 22 (8 ตุลาคม 2448): 611-613.

ประกอบการที่ดี สามารถทำกำไรจะจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้นได้ถึงปีละร้อยละ 4¹⁶⁶ และในปี พ.ศ. 2466 มีกำไรสุทธิมากถึง 201,057.12 บาท¹⁶⁷

ภายหลังจากที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 บริษัทรถรางไทยได้สร้างทางเพิ่ม 3 สาย ในปี พ.ศ. 2468 ดังนี้¹⁶⁸

1. สายสีลม ก่อสร้างทางตั้งแต่ถนนเจริญกรุงไปทางริมคลองสีลม ข้ามคลองหัวลำโพง ผ่านข้ามถนนพระรามสี่ไปตามถนนราชดำริ จนถึงเชิงสะพานเฉลิมโลก
2. สายปทุมวัน เริ่มจากถนนกรุงเกษมโดยแยกจากทางที่มีอยู่เดิม ข้ามสะพานยศเสไปตามถนนพระรามหนึ่ง จนบรรจบกับทางรถรางสายสีลมที่แยกราชประสงค์
3. สายบางซื่อ ถือเป็นส่วนต่อขยายจากสายสวนดุสิต ตอนริมวังพระเจ้าพี่ยาเธอ กรมหลวงชุมพรเขตร์อุดมศักดิ์ โดยแยกจากสายเดิมที่มีอยู่แล้วไปตามถนนพระรามห้าจนถึงสถานีรถไฟบางซื่อ

4.4.2 รถไฟชานเมืองสายบางบัวทอง

ด้วยการจราจรในฝั่งธนบุรีนิยมการสรรจรถทางน้ำและทางเรือเป็นหลัก ประกอบกับการที่ไม่ค่อยมีการก่อสร้างถนนหนทางสมัยใหม่แบบฝั่งพระนคร พระยารวรพงษ์พิพัฒน์* ซึ่งทำธุรกิจหลายอย่าง ทั้งโรงอิฐ โรงเลื่อย และโรงสีบางโพ ได้ซื้อที่ดินสะสมหลายแปลงในย่านฝั่งธนบุรีและคิดริเริ่มการสร้างทางรถไฟจากวัดบวรรมงคลซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามของท่าวาสุกรีไปยังปากคลองบางสีทอง ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 โดยเริ่มตั้งแต่การถมทางด้วยอิฐหัก การวางราง รวมถึงการสั่งหัวรถจักรไอน้ำแรงพิน โดยใช้ทุนส่วนตัว และการหยิบยืมจากคนรู้จักในการก่อสร้าง จนกระทั่งสามารถเปิดเดินรถไฟได้ในปี พ.ศ. 2458 รถไฟสายนี้ได้มีผู้ใช้เป็นจำนวนมาก จึงได้นำกำไรมาสร้างทางต่อไปยังบางใหญ่อีกสายหนึ่ง¹⁶⁹

เมื่อได้มีการตราพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ทำให้พระยารวรพงษ์ฯ ที่ยังก่อสร้างทางไม่แล้วเสร็จต้องขอพระบรมราชานุญาตก่อสร้างรถไฟราษฎร์และเดินรถไฟ

¹⁶⁶ The Straits Times, 17 January 1907, p. 6.

¹⁶⁷ The Straits Times, 3 April 1923, p. 10.

¹⁶⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.42/14. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง บริษัทไฟฟ้าและบริษัทรถรางไทย ขอสร้างทางเดินรถรางเพิ่มเติมอีก 4 สายตามสัญญาเดิม

* พระยารวรพงษ์พิพัฒน์ หรือ ม.ร.ว.เย็น อิศรเสนา เป็นองคมนตรีในสมัยรัชกาลที่ 6 นอกจากนั้นยังดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมตรวจมหาดเล็กและกรมอัครราช พระยารวรพงษ์ฯถือเป็นขุนนางที่ประกอบธุรกิจหลายอย่าง เช่น ธุรกิจ โรงเลื่อย โรงอิฐ โรงสีข้าว โรงงานยาสูบ รวมทั้งเป็นผู้ปรับปรุงบ้านพระอาทิตย์ขึ้นมาใหม่ ภายหลังจากได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นเจ้าพระยาพงษ์พิพัฒน์

¹⁶⁹ อึ้งคักดิ์ อิศรเสนา. พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราช พระราชทานเจ้าพระยารวรพงษ์พิพัฒน์ และ ประวัตินเจ้าคุณพ่อ (ม.ป.ท., 2526), หน้า 29-35.

บริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงระหว่างจังหวัดนนทบุรีและธนบุรี โดยแบ่งการก่อสร้างเส้นทาง ดังนี้¹⁷⁰

ทางที่หนึ่ง เริ่มจากทิศใต้ของวัดบวรมงคลซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามของท่าวาสุกรี ไปยังบางบำหรุแล้วข้ามคลองบางสีทองไปจนถึงทางแยกระหว่างบางสีเมืองกับนนทบุรี ระยะทาง 7.6 กิโลเมตร

ทางที่สอง จากทางแยกคลองบางสีทองจนถึงฝั่งตรงข้ามศาลากลางนนทบุรีหลังเก่า

ทางที่สาม จากฝั่งตรงข้ามศาลากลางนนทบุรีหลังเก่าจนถึงทางแยกบริเวณบางใหญ่

ทางที่สี่ จากทางแยกบางใหญ่ไปจนถึงบางบัวทองบริเวณคลองพระพิมล

ทางที่ห้า จากคลองพระพิมลไปยังศาลากลางปทุมธานีหลังเก่า

ทางที่หก จากทางแยกบางใหญ่ไปยังทางแยกคลองบางสีทอง

รวมระยะทางรถไฟทั้งหมด 41 กิโลเมตร โดยได้รับสัมปทานรถไฟราษฎร์เป็นระยะเวลา 35 ปี ซึ่งจะต้องก่อสร้างและเปิดให้บริการภายใน 3 ปี และจะต้องจัดตั้งบริษัทเพื่อระดมทุนให้สำเร็จภายใน 1 ปี¹⁷¹ ต่อมาพระยารวพงษ์พิพัฒน์ ได้จดทะเบียนจัดตั้ง บริษัท รถไฟบางบัวทอง จำกัดขึ้นใช้ใน ปี พ.ศ. 2468 เพื่อให้บริการเดินไฟสายบางบัวทองโดยมีถือผู้หุ้นซึ่งเป็นญาติ ดังนี้¹⁷²

1. หม่อมราชวงศ์หญิงอรุณ วรพงษ์พิพัฒน์ อิศรเสนา ณ อยุธยา
2. หม่อมหลวงยาใจ วรพงษ์พิพัฒน์ อิศรเสนา
3. หม่อมหลวงหญิงเนื่อง อิศรเสนา ณ อยุธยา
4. หม่อมราชวงศ์ภาคย์ อิศรเสนา ณ อยุธยา
5. หม่อมราชวงศ์หญิงสนิท อิศรเสนา ณ อยุธยา
6. หม่อมราชวงศ์หญิงเรียม อิศรเสนา ณ อยุธยา

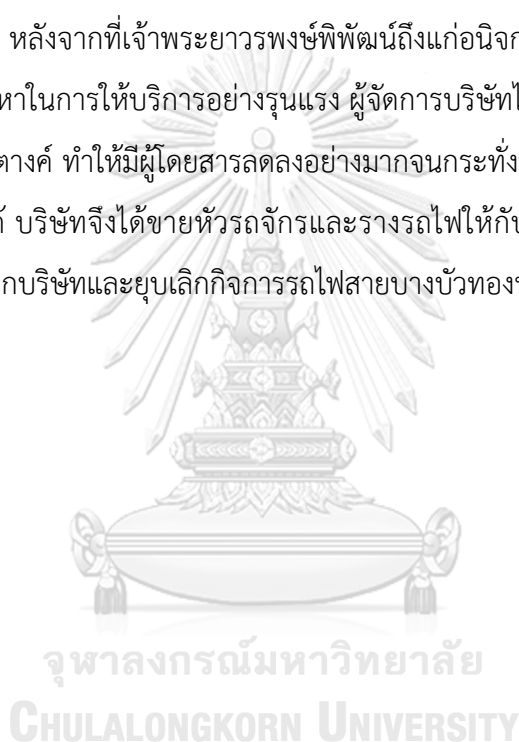
¹⁷⁰ สยามบรรณาคม. หนังสือสัญญาอนุญาตให้ก่อสร้างทางแลเดินรถไฟสายบางบัวทอง พ.ศ. 2465 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.digitalrarebook.com/index.php?lay=show&ac=cat_show_pro_detail&pid=65596 [15 มกราคม 2561]

¹⁷¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต. 5.5/4. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง กรมรถไฟหลวงสายใต้ [พ.ศ. 2464-2465]

¹⁷² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.42/263. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมขอพระบรมราชานุญาตออกหนังสือสัมปทานให้บริษัทรถไฟบางบัวทองจำกัดแก้ไขเปลี่ยนแปลงแนวทาง [18 มี.ค. 2472-30 เม.ย. 2473]

เมื่อเกิดวิกฤตเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกในปี พ.ศ. 2472 ส่งผลกระทบต่อกิจการรถไฟบางบัวทองเป็นอย่างมาก นอกจากผู้โดยสารจะลดน้อยลงแล้วยังต้องลดราคาค่าโดยสาร¹⁷³ ในปี พ.ศ. 2473 พระยารวรพงษ์พิพัฒน์ได้ขอเปลี่ยนเส้นทางสายที่สอง เดิมเป็นการก่อสร้างทางรถไฟจากบางบัวทองไปยังศาลากลางปทุมธานี เป็นจากบางบัวทองบริเวณคลองพระพิมลแล้วสิ้นสุดที่ลาดหลุมแก้วบริเวณวัดระแหง สัญญาสัมปทานฉบับนี้จะสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2500¹⁷⁴ ต่อมาเจ้าพระยารวรพงษ์พิพัฒน์ได้ยืมเงิน 1 ล้านบาท เพื่อเปลี่ยนหัวรถจักรจากรถจักรไอน้ำแรงฟืนเป็นรถจักรดีเซล เนื่องจากฟืนมีราคาแพงขึ้นและหายาก¹⁷⁵

อย่างไรก็ตาม หลังจากที่เจ้าพระยารวรพงษ์พิพัฒน์ถึงแก่อนิจกรรมในปี พ.ศ. 2484 รถไฟสายบางบัวทองได้เกิดปัญหาในการให้บริการอย่างรุนแรง ผู้จัดการบริษัทได้มีการขึ้นราคาค่าตั๋วรถไฟจาก 10 สตางค์ เป็น 60 สตางค์ ทำให้มีผู้โดยสารลดลงอย่างมากจนกระทั่งประสบกับปัญหาขาดทุนและไม่สามารถใช้เงินกู้คืนได้ บริษัทจึงได้ขายหัวรถจักรและรางรถไฟให้กับโรงน้ำตาลวังกะพี้ในอุดรดิตถ์ ทำายที่สุดได้มีการยกเลิกบริษัทและยุบเลิกกิจการรถไฟสายบางบัวทองทุกสายในปี พ.ศ. 2486¹⁷⁶

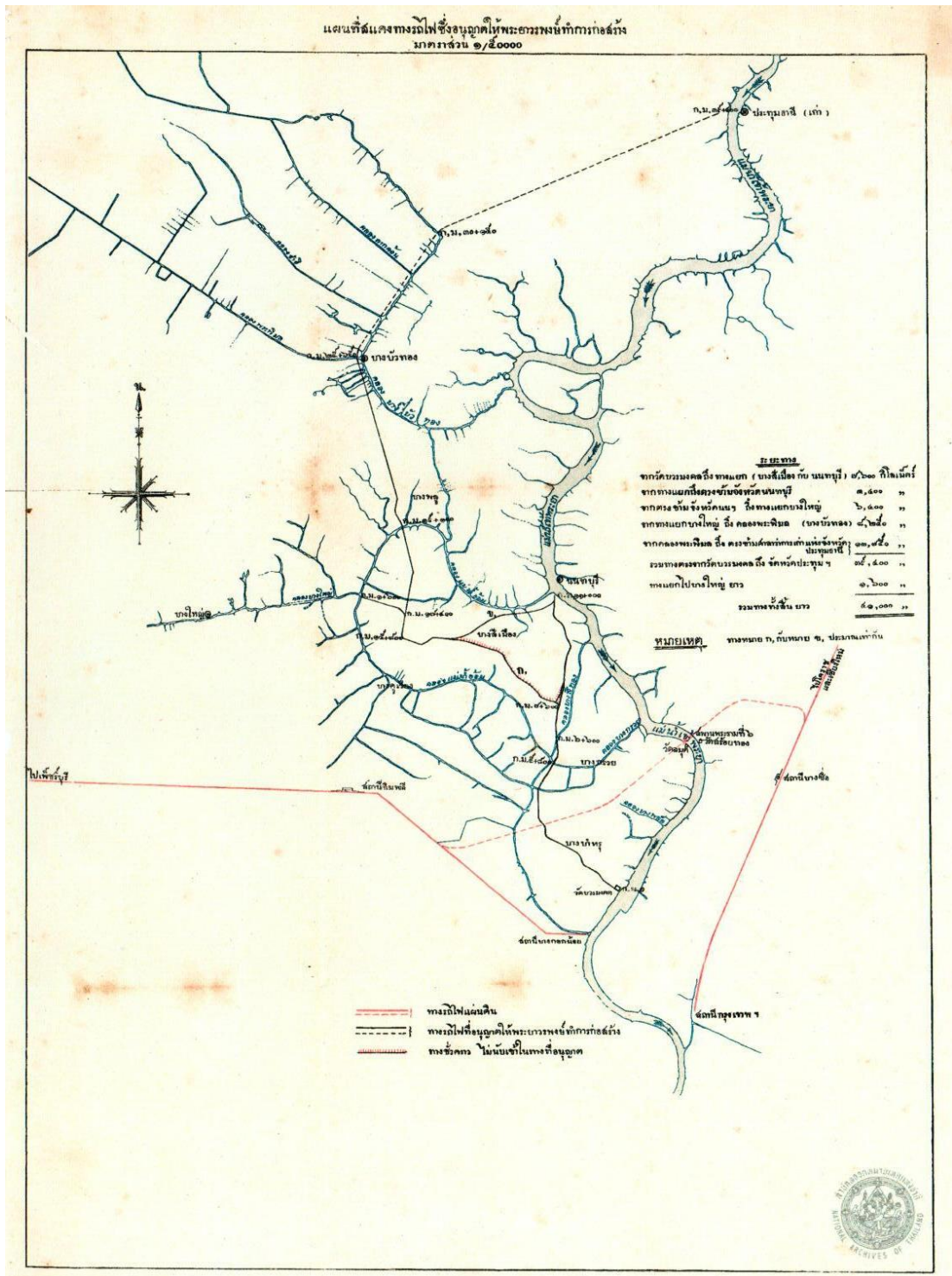


¹⁷³ ยิ่งศักดิ์ อิศรเสนา. พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราช พระราชทานเจ้าพระยารวรพงษ์พิพัฒน์ และ ประวัตินเจ้าคุณพ่อ (ม.ป.ท., 2526), หน้า 29-35.

¹⁷⁴ สยามบรมนาค. หนังสือสัมปทานขยายและต่อเติมทางเพื่อทำการเดินรถไฟสายบางบัวทอง พ.ศ. 2473 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.digitalrarebook.com/index.php?lay=show&ac=cat_show_pro_detail&pid=65596 [15 มกราคม 2561]

¹⁷⁵ ยิ่งศักดิ์ อิศรเสนา. พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราช พระราชทานเจ้าพระยารวรพงษ์พิพัฒน์ และ ประวัตินเจ้าคุณพ่อ (ม.ป.ท., 2526), หน้า 45.

¹⁷⁶ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968* (White Lotus: Bangkok, 2015), p. 107-108.



รูปภาพ 15 แผนที่ทางรถไฟริมวัดบรมมงคลถึงหน้าที่ว่าการจังหวัดนนทบุรี
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผ.ร.7 พ.17

4.5 การควบรวมระบบรางของทุนต่างชาติและทุนขุนนาง

ในยุคนี้พบว่าเกิดการร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติกับกลุ่มทุนระบบรางขุนนางสยาม โดยในตอนแรกเป็นการแยกขอสัมปทานรถไฟของทั้งสองกลุ่ม แต่ต่อมาได้มีการควบรวมกิจการและเส้นทางการเดินรถที่ได้รับสัมปทานของทั้งสองบริษัทเข้าด้วยกัน ได้แก่ รถไฟสายมหาชัยและรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใกล้เคียงกัน รวมถึงการรวมกิจการรกรางของทั้งสองกลุ่มทุนในกรุงเทพฯ

4.5.1 การควบรวมรถไฟสายมหาชัยและรถไฟสายแม่กลอง

พระยาพิพัฒน์โกษา (Luiz Maria Xavier)* ได้รับสัมปทานรถไฟสายมหาชัยเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2444 เป็นระยะเวลา 40 ปี ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดหาเงินทุนในการซื้อหรือเช่าที่ดินตามแนวเส้นทาง พร้อมทั้งลงทุนก่อสร้างทางรถไฟตั้งแต่บริเวณปากคลองสานฝั่งธนบุรีไปยังปากคลองมหาชัยในเขตเมืองสมุทรสาครภายใน 5 ปี และจะต้องเปิดเดินรถให้บริการภายใน 7 ปี โดยผู้รับสัมปทานจะได้รับเงินค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้าเป็นการตอบแทน ซึ่งผู้รับสัมปทานมีอำนาจในการก่อสร้าง ต่อมาผู้รับสัมปทานได้ระดมทุนการสร้างทางรถไฟผ่านการตั้งบริษัท รถไฟท่าจีน ทุนจำกัด กำหนดเงินทุนครั้งแรก 1,000,000 บาท จำหน่าย 10,000 หุ้น หุ้นละ 100 บาท ซึ่งได้มีการกราบบังคมทูลให้กรมพระคลังข้างที่ช่วยซื้อหุ้นครั้งแรก 2,000 หุ้น ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงรับซื้อไว้ 2,050 หุ้น รวมเป็นเงิน 205,000 บาท¹⁷⁷ ต่อมาผู้ร่วมหุ้นเป็นชาวต่างชาตินับสิบคน หลังจากที่ได้มีการเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2447 ได้มีการเพิ่มผู้ถือหุ้นในบริษัทมากขึ้น โดยมีกลุ่มทุนขุนนางเข้ามาร่วมหลายราย ดังนี้

ผู้ถือหุ้นบริษัทในปี 2447 ¹⁷⁸	ผู้ถือหุ้นบริษัทในปี 2448 ¹⁷⁹
พระยาพิพัฒน์โกษา (Luiz Maria Xavier)	พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนสมมตอมรินทร์
อีมานูเอล เอ็ม กินช์ (Emanuel M. Kinch)	สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต
ปีเตอร์ บี กินช์ (Peter B. Kinch)	พระยาพิพัฒน์โกษา

* พระยาพิพัฒน์โกษา หรือ Luis Maria Xavier เดิมคือ ขุนภาษาปริวัตร เป็นชาวโปรตุเกสที่เข้ามารับราชการเป็นล่ามแปลภาษาในกรมเจ้าท่า และทำธุรกิจโรงสีข้าวบริเวณโบสถ์กาลหว่าร์ (the Holy Rosary Church) ซึ่งอยู่บริเวณท่าน้ำสี่พระยา โดยฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา คือ สถานีรถไฟคลองสานของเส้นทางรถไฟมหาชัย

¹⁷⁷ ชลลดา วัฒนศิริ, “พระคลังข้างที่กับการลงทุนธุรกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-2475,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529), หน้า 176.

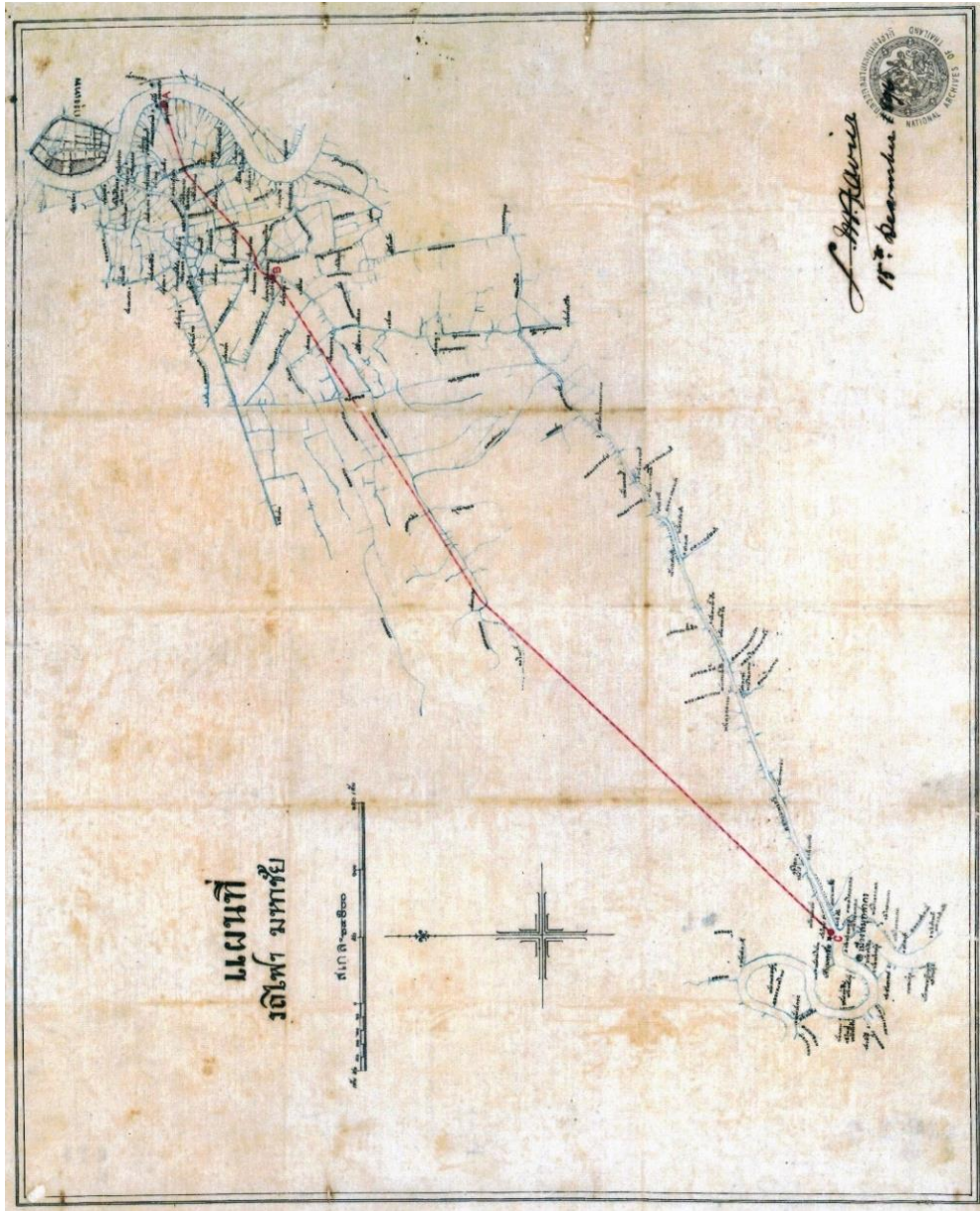
¹⁷⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. น.ร.5 ยธ/19 เอกสารกระทรวงโยธาธิการ รัชกาลที่ 5 เรื่อง ร่างสัญญารถไฟมหาไชย

¹⁷⁹ “ประกาศาอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 (6 สิงหาคม 2448): 423-426.

ผู้ถือหุ้นบริษัทในปี 2447 ¹⁷⁸	ผู้ถือหุ้นบริษัทในปี 2448 ¹⁷⁹
ซี เกรมเมอร์ (C. Kramer)	พระยาบำเรอภักดิ์
หมอแอส ดอยเซอร์	พระยานรฤทธิ์ราชทัช
เฮช เดลโฮม (H. Dehholm)	พระยาบริบูรณ์โกษากรณ (พ่อง โขติกะพุกกณะ)
ซี เอส ยอช	พระยาไวยวุฒิวิเศษฤทธิ์ จางวางเมืองไชยา
เอ ซี โจนซ์	อีมานูเอล เอ็ม กินซ์ (Emanuel M. Kinch)
โจเซฟ แมคคาย (Joseph Mackay)	ปีเตอร์ บี กินซ์ (Peter Bugislaus Kinch)
เจ แมคอีเวน	ซี เกรมเมอร์ (C. Kramer)
ซี แชนเดอร์สกี	ซี เอส ยอช
	โจเซฟ แมคคาย (Joseph Mackay)
	เจ แมคอีเวน
	ซี แชนเดอร์สกี
	เย โรเบิตเซน

ตาราง 10 ตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นในบริษัทรถไฟท่าจีนทุนจำกัด

ปรับปรุงจาก: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. น.ร.5 ยธ/19 เอกสารกระทรวงโยธาธิการ รัชกาลที่ 5 เรื่อง ร่างสัญญารถไฟมหาไชย และ “ประกาศอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 (6 สิงหาคม 2448): 423-426.



รูปภาพ 16 แผนที่ทางรถไฟสายคลองสาน-มหาไชย
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. ร.5 ยศ.35

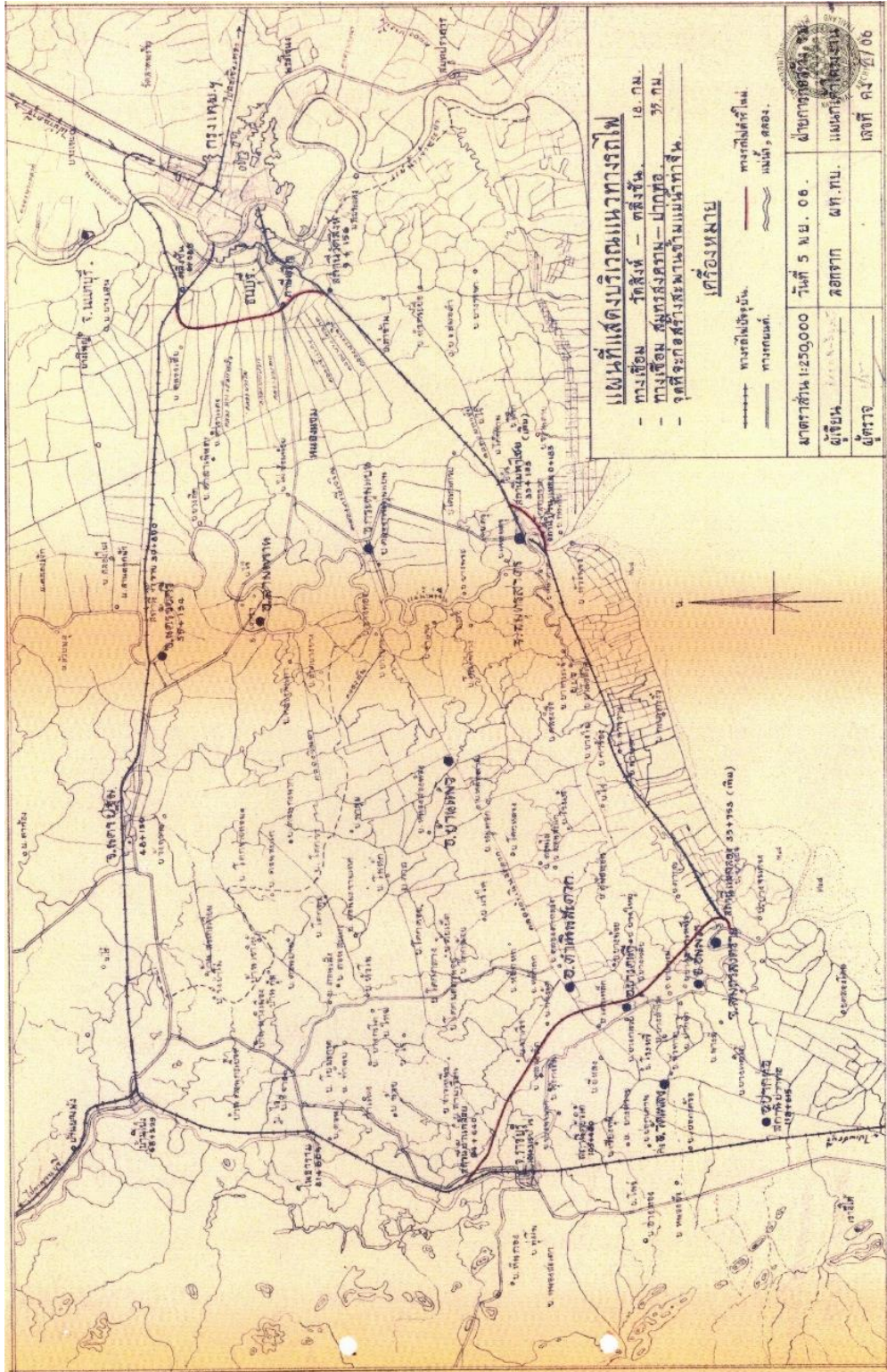
นอกจากนั้นพระยาไวยุฒิวิเศษฤทธิ์เป็นผู้ได้รับสัมปทานรถไฟสายแม่กลอง เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2448¹⁸⁰ ต่อมาได้ขอจัดตั้งบริษัท รถไฟแม่กลอง ทุนจำกัด ให้เป็นบุคคลตามกฎหมาย¹⁸¹ หลังจากนั้นสองปีผู้ถือหุ้นของ บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด และ บริษัทรถไฟท่าจีนทุนจำกัด ได้ประชุมและตกลงกันให้ทั้งสองบริษัทควรรวมเป็นบริษัทเดียวกันในนาม บริษัท รถไฟแม่กลอง ทุนจำกัด ในปี พ.ศ. 2450 ทำการเดินรถไฟจากกรุงเทพฯไปยังสมุทรสาครและจากสมุทรสาครไปยังสมุทรสงครามตามเดิม¹⁸²



¹⁸⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. น.ร.5 ยธ/20 เอกสารกระทรวงโยธาธิการ รัชกาลที่ 5 เรื่อง หนังสือสัญญาอนุญาตทำทางรถไฟแต่ท่าจีนไปแม่กลอง รัตนโกสินทร ศก 124

¹⁸¹ “ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 25 (11 ตุลาคม 2451): 792.

¹⁸² “ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 25 (11 ตุลาคม 2451): 792-798.



รูปภาพ 17 แผนที่แสดงบริเวณแนวทางรถไฟทางเชื่อมวัดสิงห์-ต.สิงขร- อ.กม. ทางเชื่อมสมุทรสงคราม-ปากท่อ จุดที่จะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ
 น้ำทาจัน ที่มา สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ ผง. คค. 02/02/205

4.5.2 การควมรวบรวมรางของทุนขุนนางและทุนต่างชาติ

กิจการไฟฟ้าที่ถือเป็นแหล่งพลังงานสำคัญของระบบรางไฟฟ้ายังได้มีบทบาทในการขยายกลุ่มทุนระบบราง ในปี พ.ศ. 2469 บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด และ บริษัท รางรถไฟ จำกัด โดยพระยาบริบูรณ์ราชสมบัติ วิลเลียม กรุต (William L. Grut) นายเอล. บิสการ์ด-ธอมเซน (L. Bisgaard-Thomsen) เฟรด จี เดอ เยซูซ (Fred G. de Jesus) และคณะ ได้ขอพระบรมราชานุญาตควมรวมกิจการทั้งสองเป็นบริษัทเดียวกันในนาม บริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด (Siam Electric Corporation, Ltd.) โดยจดทะเบียนเป็นบริษัทสัญชาติสยาม เพื่อประกอบธุรกิจไฟฟ้าและรางในกรุงเทพซึ่งแทบจะผูกขาดเส้นทางในพระนครชั้นใน ทำให้บริษัทมีทุนในการดำเนินธุรกิจถึง 22,563,200 บาท¹⁸³ ถือเป็นบริษัทที่ใหญ่และมีความมั่นคงมากที่สุดที่เคยมีมาในสยาม สามารถแบ่งผลกำไรให้กับผู้ถือหุ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7 ถึง 8 ต่อปี¹⁸⁴ อีกทั้งยังได้การสนับสนุนทางการเงินเพิ่มเติมจากธนาคาร Banque Belge Pour L'Etranger ของเบลเยียม ส่งผลให้ จูลส์ จาโดท์ (Jules Jadot) นักบัญชีของบริษัทไฟฟ้าสยามเข้ามาเป็นประธานกรรมการบริษัทแทน แอก เวสเทินโฮลซ์¹⁸⁵ ภายหลังจูลส์ จาโดท์ ได้เข้าหุ้นกับชาวเบลเยียมจัดตั้งบริษัท Jodot & Co. เพื่อซื้อกิจการบริษัทไฟฟ้าสยามอย่างเต็มรูปแบบ ส่วน วิลเลียม กรุต ก็ได้ไปร่วมงานกับบริษัทปูนซิเมนต์ไทย¹⁸⁶

อย่างไรก็ตาม เมื่อรัฐบาลสยามได้มีการพัฒนาถนนหนทางให้ทันสมัยแบบตะวันตกตั้งแต่ พ.ศ. 2465 โดยการราดน้ำมันยางมะตอยและต่อมาได้เริ่มมีการสร้างถนนด้วยคอนกรีต¹⁸⁷ แทนการสร้างแบบเดิมที่ปูด้วยอิฐตะแคงโรยทรายหรือปูด้วยอิฐหักเท่านั้น¹⁸⁸ ซึ่งเป็นถนนที่สามารถวางรางรางได้ไม่ยากนัก ในปี พ.ศ. 2479 กรมโยธาเทศบาล กระทรวงมหาดไทย ได้ขอให้บริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด ยื่นข้อเสนอระบบรถไฟฟ้าล้อราง (Trolley Bus) แทนการใช้รางไฟฟ้า

¹⁸³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.42/62. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีสภา เรื่อง บริษัทไฟฟ้าสยามขออนุญาตรวมรางไทยเป็นบริษัทเดียวกัน

¹⁸⁴ ชลลดา วัฒนศิริ, “พระคลังข้างที่กับการลงทุนธุรกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-2475,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529), หน้า 181.

¹⁸⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ. 2.51/42. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง บริษัท ไฟฟ้าสยาม คอร์ปอเรชัน จำกัด (บริษัท Siam Electric Corporation, Ltd.) [22 พ.ย. 2458-20 เม.ย. 2476]

¹⁸⁶ Susan M. Martin, *The UP Saga* (Copenhagen: NIAS Press, 2003), p. 31.

¹⁸⁷ วีระยุทธ ปีสาลี, *กรุงเทพฯยามราตรี* (กรุงเทพฯ: มติชน, 2557), หน้า 23.

¹⁸⁸ ญัฐภูมิ ปรียานิตย์, *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5* (กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2560), หน้า 89.

ทางบริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชันก็ได้ยื่นข้อเสนอใช้เปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้ายางโดยเริ่มจากเส้นทางกรุงเทพฯชั้นใน¹⁸⁹ แต่ก็ไม่มีความคืบหน้าในการเปลี่ยนระบบ

4.6 การขยายเส้นทางรถไฟโดยทุนราชสำนัก

หลังจากที่รัฐบาลสยามได้ลงทุนก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางสายเหนือและเส้นทางสายใต้มาเป็นระยะเวลา 10 ปี จนสามารถเปิดเส้นทางเดินรถไฟไปได้ 803 กิโลเมตร โดยลงทุนไปทั้งสิ้น 52,174,308 บาท กิจการของกลุ่มทุนโดยรัฐมีรายรับที่ดี ในปี พ.ศ. 2451 มีรายได้ 2,188,714 บาท และมีกำไรหลังหักเงินบำรุงถึง 2,249,566 บาท แต่ก็ยังไม่สามารถนำกำไรไปลงทุนขยายเส้นทางต่อได้ เนื่องจากรายได้จากกิจการรถไฟถือเป็นแหล่งรายได้จากการบริการภาครัฐที่มากที่สุด รัฐบาลจึงได้นำเอากำไรจากกิจการรถไฟไปลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

ปี*	รายได้ที่ยังไม่หักค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ	กำไรขั้นต้น	ระยะทางที่ให้บริการ
2444**	1,112,934	523,731	589,203	ไม่มีข้อมูล
2445**	1,450,783	669,512	781,271	457
2446	1,486,344	673,506	812,838	457
2447	2,312,201	963,416	1,348,785	457
2448	2,780,736	1,026,884	1,753,852	575
2449	3,511,345	1,276,807	2,234,538	ไม่มีข้อมูล
2450	3,762,517	1,304,030	2,458,487	612
2451	4,188,714	1,657,937	2,530,777	803

ตาราง 11 ตารางแสดงรายได้และรายจ่ายของกรมรถไฟช่วง พ.ศ. 2444-2451

ปรับปรุงจาก รายงานประจำปีกรมรถไฟ พ.ศ. 2444-2451

4.6.1 การจัดหาเงินทุนและการลงทุนของกรมรถไฟหลวง

การที่รัฐมีกำไรจากกิจการรถไฟเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ส่งผลให้รัฐมีนโยบายที่จะลงทุนในระบบรางเองทั้งหมด การจัดหาเงินทุนสำหรับขยายเส้นทางรถไฟที่มีอยู่เดิมถือว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญมาก เพราะที่ประชุมเสนาบดีสภาเห็นว่าควรกู้เงินมาสร้างรถไฟ รัฐบาลสยามจึงให้ทูตใน

¹⁸⁹ The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser, 25 June 1936, p. 1. Bangkok Tramway Changes?

* เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ถึง วันที่ 31 มีนาคม

** เฉพาะรถไฟสายโคราชและลพบุรี

** เฉพาะรถไฟสายโคราชและลพบุรี

ยุโรปเป็นผู้จัดหาเงินกู้ เช่น พระยาวิสุตรโกษา อัครราชทูตสยาม ณ กรุงเบอร์ลิน แอกเซล จอห์นสัน (Axel Johnson) กงสุลสยาม ณ กรุงสตอกโฮล์ม ฮันส์ นีลส์ แอนเดอร์สัน (Hans Niels Andersen) กงสุลสยาม ณ กรุงโคเปนเฮเกน พระยาราชานุประพันธ์ อัครราชทูตสยาม ณ กรุงลอนดอน โดยเสนอให้อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5 แม้จะมีนายธนาคารเดนมาร์กให้ความสนใจแต่ก็ไม่มีความสำเร็จ¹⁹⁰ จนพระยาสุรียานุวัตร อัครราชทูตสยามประจำกรุงปารีส ฝรั่งเศส ดำเนินการยืมเงินจากต่างประเทศเป็นจำนวนเงิน 1 ล้านปอนด์ และให้เป็นผู้มีอำนาจลงนามในหนังสือกู้ยืมเงินแทนรัฐบาลสยาม¹⁹¹ ภายหลังพระยาสุรียานุวัตรได้รับแต่งตั้งเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ ดูแลการงานก่อสร้างของรัฐ ซึ่งรวมถึงงานก่อสร้างทางรถไฟที่รัฐบาลได้วางแผนไว้

หลังจากที่ได้เงินกู้จากอังกฤษเพื่อก่อสร้างทางรถไฟแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีพระราชหัตถเลขาให้พระยาวิสุตรโกษาซึ่งภายหลังดำรงตำแหน่งอัครราชทูตสยาม ณ กรุงลอนดอน จัดหาเงินกู้เพื่อสร้างทางรถไฟและโครงการอื่นๆจำนวน 3 ล้านปอนด์ แบบที่ไม่ต้องมีการค้ำประกัน โดยให้พระยาวิสุตรโกษาเป็นผู้มีอำนาจลงนามในสัญญากู้ยืมเงิน¹⁹² จนได้เงินกู้ตามพระราชประสงค์ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.5 ทั้งนี้เงินกู้ก้อนแรกจำนวน 1 ล้านปอนด์ ในปี พ.ศ. 2448 เกิดจากการที่นายทุนธนาคารของอังกฤษและฝรั่งเศสเป็นผู้ให้กู้ร่วม โดยแบ่งกันขายพันธบัตรทั้งในลอนดอนและปารีสอย่างละครึ่ง ส่วนเงินกู้จำนวน 3 ล้านปอนด์ ในปี พ.ศ. 2450 ได้เงินกู้จากการที่เยอรมันขอเข้ามามีส่วนในการให้เงินกู้ร่วมกับอังกฤษและฝรั่งเศส โดยธนาคารเยอรมันในกรุงเบอร์ลินได้ปล่อยกู้ร้อยละ 25 หรือ 750,000 ปอนด์¹⁹³

ไม่เพียงแต่การขายพันธบัตรรัฐบาลสยามในยุโรป รัฐบาลยังได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนซื้อใบกู้หรือพันธบัตรเป็นทรัพย์สินสมบัติโดยปราศจากการเรียกเก็บภาษี โดยรัฐบาลเปิดขายพันธบัตร 2 ราคา คือ 1. พันธบัตรชนิดราคา 100 ปอนด์ เป็นพันธบัตรที่จัดหามาได้ในราคา 98 ปอนด์ 2. พันธบัตรชนิดราคา 20 ปอนด์ จัดหามาได้ในราคา 19 ปอนด์ พันธบัตรทั้งสองชนิดเปิดขายผ่านทางที่

¹⁹⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต 5.5/1. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ดำริที่จะกู้เงินต่างประเทศเพื่อทำทางรถไฟสายใต้

¹⁹¹ “พระราชหัตถเลขาพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาสุรียานุวัตรจัดการยืมเงินต่างประเทศ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 21 (26 มีนาคม 2447): 961.

¹⁹² “พระราชหัตถเลขาพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระวิสุตรโกษาจัดการยืมเงินต่างประเทศ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 23 (6 มกราคม 2449): 1076.

¹⁹³ เจมส์ ซี อินแกรม, การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850-1970, แปลโดย ชูศรี มณีพุกษ์ และคนอื่นๆ (กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2552), หน้า 272.

ทำการคลังออมสิน* ภายในกรมพระคลังมหาสมบัติ¹⁹⁴ จะเห็นได้ว่าประกาศดังกล่าวเป็นการลดมูลค่าของพันธบัตรราคาเต็ม อีกทั้งยังมีค่านายหน้าที่ต้องจ่ายในการซื้อพันธบัตร ยิ่งทำให้พันธบัตรมีมูลค่าลดลงมากยิ่งขึ้นไปกว่าเดิม จนเหลือประมาณ 93.75 ปอนด์ สำหรับพันธบัตรชนิดราคา 100 ปอนด์



รูปภาพ 18 พันธบัตรรัฐบาลสยามราคา 100 ปอนด์ ที่ออกขายในลอนดอนเมื่อปี พ.ศ. 2448 และ พ.ศ. 2450

ที่มา: <https://www.the-saleroom.com/en-gb/auction-catalogues/spink/catalogue-id-srspi10062/lot-ce4680b2-3f68-40b2-bb8a-a53900edc296> และ http://sale48.eurseree.com/cgi-bin/info/agora.cgi?cart_id=6074436.20674*oE1h28&p_id=1302&xm=on&ppinc=search2

นอกจากนั้นรัฐบาลสยามให้ความสนใจทางรถไฟสายใต้มาโดยตลอด ในปี พ.ศ. 2449 เฮนรี กิตตินส์ (Henry Gittins) หัวหน้าวิศวกรกรมรถไฟหลวงได้ส่งรายงานการสำรวจเส้นทางรถไฟสายใต้ให้กับกระทรวงโยธาธิการ เป็นรายงานการสำรวจที่มีความละเอียดจนถึงขั้นคำนวณค่าใช้จ่ายในการ

* คลังออมสิน หรือ ธนาคารออมสินในปัจจุบัน ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2456 โดยกรมพระคลังมหาสมบัติเป็นผู้ให้ทุนเริ่มต้นจำนวนหนึ่งแสนบาท

¹⁹⁴ “ประกาศกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ พแนกคลังออมสิน แจงราคาใบกู้ที่กระทรวงพระคลังมหาสมบัติจัดหามาได้,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 30 (14 กันยายน 2456): 285-286.

ก่อสร้างและควรจะแบ่งการก่อสร้างออกเป็นสี่ช่วง¹⁹⁵ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2452 รัฐบาลสยามได้ขอกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมาลาयाซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษ วงเงิน 4.75 ล้านปอนด์* โดยแต่ละปีจะอนุมัติเงินกู้ไม่เกิน 7.5 แสนปอนด์ ด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 ต่อปี เพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ เชื่อมต่อกับคาบสมุทรมลายู ทั้งนี้จะต้องชำระหนี้เป็นระยะเวลา 40 ปี และเริ่มชำระหนี้หลังจากวันลงนามภายใน 15 ปี ถ้าหากรัฐบาลสยามผิดนัดชำระเงินกู้ ผู้ให้กู้มีสิทธิที่จะยึดงานก่อสร้าง แม้จะเป็นการทำสัญญาอยู่กับรัฐบาลสหพันธรัฐมาลาया แต่เงินกู้และการชำระเงินจะต้องทำธุรกรรมที่ลอนดอนผ่านธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้¹⁹⁶ ท้ายที่สุดรัฐบาลสยามได้กู้เงินทั้งสิ้น 4.63 ล้านปอนด์ การขยายเส้นทางรถไฟนี้กรมรถไฟสายใต้เป็นผู้สำรวจและประเมินราคาค่าก่อสร้างทั้งหมด



รูปภาพ 19 พันธบัตรรัฐบาลสยามเพื่อการกู้ยืมเงินในอังกฤษ พ.ศ. 2465 และ พ.ศ. 2467

ที่มา: <http://www.rosadom.de/4613/5757.html> และ <https://www.the-saleroom.com/en-gb/auction-catalogues/spink/catalogue-id-srspi10050/lot-5a2f41ce-e202-4bb5-a53b-a49500cbae6c>

¹⁹⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ๓๓ 5.5/2. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ถวายรายงานการตรวจทางรถไฟแหลมมลายูของนายกิตติสันต์ [พ.ศ. 2449]

* อัตราแลกเปลี่ยนในช่วงนั้น 1 ปอนด์ = 13 บาท เพราะฉะนั้น 4.75 ล้านปอนด์ จึงอยู่ที่ 61.75 ล้านบาท

¹⁹⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ๓๓ 5.5/4, 10. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง กู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมาลาयाเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ตอนที่ 1 [พ.ศ. 2453-2454]

อย่างไรก็ตาม การจัดหาเงินกู้เพื่อขยายเส้นทางรถไฟและสาธารณูปโภคอื่นๆก็มีใช้เรื่องง่าย รัฐบาลสยามไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อพัฒนาระบบรางได้เป็นเวลาหลายปี จนต้องนำเงินคงคลังมาใช้ ในการก่อสร้างก่อน ด้วยปฏิสัมพันธ์อันดีกับอังกฤษภายหลังจึงได้มีการกู้เงินจากอังกฤษอีกหลายครั้ง เพื่อชดเชยเงินคงคลังที่ใช้ไปในการขยายเส้นทางรถไฟและการขุดคลองชลประทาน ได้แก่ การกู้เงินในปี พ.ศ. 2465 จำนวน 2 ล้านบาท โดยพระยาบุรุษรัตนราชพัลลภ¹⁹⁷ และการกู้เงินในปี พ.ศ. 2467 จำนวน 3 ล้านบาท โดยพระยาประภากรวงศ์¹⁹⁸ รวมเป็นเงิน 5 ล้านบาท การกู้เงินสองครั้งดังกล่าว เปรียบเสมือนการสร้างเชื่อมั่นในสภาพคล่องทางการคลังของไทยมากกว่าที่จะนำเงินทั้งหมดมา ลงทุนในระบบราง และเพื่อชดเชยการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนให้กับห้องพระคลัง¹⁹⁹

ปีที่กู้ยืม	เงินต้น (ปอนด์สเตอร์ลิง)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	ราคาขาย (%)	รายได้สุทธิหลังหัก ค่านายหน้า (%)
2448	1,000,000	4.5	95.50	90.50
2450	3,000,000	4.5	98.00	93.75
2452	4,630,000	4.0	100.00	100.00
2465	2,000,000	7.0	100.00	93.50
2467	3,000,000	6.0	95.50	90.50
รวม	13,630,000			

ตาราง 12 ตารางแสดงการกู้ยืมเงินของรัฐบาลสยาม

ปรับปรุงจากเนื้อหาข้างต้น

แม้จะมีการทำสัญญากู้เงินจำนวนหลายล้านบาท แต่การใช้เงินกู้ใช้ไม่ได้มีการเบิกเงิน ทั้งหมดมาใช้ในครั้งเดียว การเบิกจ่ายจะกระทำเป็นงวดๆไปตามความจำเป็น รวมไปถึงตามแผนการ ก่อสร้างที่ได้มาการประมาณการค่าใช้จ่ายในแต่ละช่วงการก่อสร้างไว้ เพื่อลดค่าดอกเบี้ยที่ต้องจ่าย สำหรับเงินกู้ที่ยังไม่จำเป็น

¹⁹⁷ “พระราชหัตถเลขา พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาบุรุษรัตนราชพัลลภจัดการเงินกู้ต่างประเทศ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 38 (25 ธันวาคม 2464): 507-508.

¹⁹⁸ “พระราชหัตถเลขา พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาประภากรวงศ์จัดการเงินกู้ต่างประเทศ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 40 (16 มีนาคม 2466): 302-303.

¹⁹⁹ เจมส์ ซี อินแกรม, การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850-1970, แปลโดย ชูศรี มณีพุกษ์ และคนอื่นๆ (กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2552), หน้า 271-272.

4.6.2 การขยายเส้นทางรถไฟสายเหนือ

ด้วยปฏิบัติการต่อต้านการปกครองสยามของหัวเมืองเหนือจนนำไปสู่การเกิดกบฏพญาผาบในปี พ.ศ. 2432 การจลาจลประท้วงที่แม่จันและกบฏเงี้ยวเมืองแพร่ในปี พ.ศ. 2445²⁰⁰ ถือเป็นตัวเร่งให้กรมรถไฟให้ความสำคัญกับการขยายเส้นทางสายเหนือเป็นอย่างมาก การก่อสร้างทางรถไฟเหนือยังคงมีการขยายเส้นทางจากที่สร้างในช่วงแรกบริเวณชุมทางบ้านภาชีไปยังลพบุรี ในยุคนี้อาจกลุ่มทุนโดยรัฐได้มีการก่อสร้างช่วงที่สองจากลพบุรีไปยังปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร แม้จะเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2443 แต่ก็ต้องหยุดการก่อสร้างชั่วคราว เนื่องจากกรมรถไฟได้ระดมกำลังคนไปสร้างทางรถไฟสายเพชรบุรีให้แล้วเสร็จก่อน หลังจากนั้นจึงได้ก่อสร้างต่อในปี พ.ศ. 2445²⁰¹ จนกระทั่งได้มีการเปิดรถไฟสายเหนืออย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2448²⁰² ต่อมา กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐได้มีการขยายเส้นทางสายเหนือจากปากน้ำโพไปจนถึงเชียงใหม่และสร้างเส้นสายย่อยสวรรคโลก ดังนี้²⁰³



²⁰⁰ ยอดยิ่ง รักสัจย์, “การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจในภาคเหนือของประเทศไทยกับกบฏเงี้ยว พ.ศ. 2445,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 141.

²⁰¹ “รายงานสร้างทางรถไฟสายเหนือ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 (12 พฤศจิกายน 2448): 714-717.

²⁰² “การเปิดรถไฟสายเหนือ,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 22 (12 พฤศจิกายน 2448): 714.

²⁰³ กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 11-13.

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
ปากน้ำโพ-พิษณุโลก	139	24 มกราคม 2450
พิษณุโลก-บ้านดารา	69	11 พฤศจิกายน 2451
บ้านดารา-สวรรคโลก	29	15 สิงหาคม 2452
บ้านดารา-ปางต้นผึ้ง	51	15 สิงหาคม 2452
ปางต้นผึ้ง-แม่พริก	19	1 มิถุนายน 2454
แม่พริก-ปากปวน	11	15 พฤศจิกายน 2455
ปากปวน-ปากด้า	12	1 พฤศจิกายน 2456
ปากด้า-บ้านปิน	13	15 มิถุนายน 2457
บ้านปิน-ผาคอ	17	1 พฤษภาคม 2458
ผาคอ-แม่จาง	19	15 ธันวาคม 2458
แม่จาง-ลำปาง	42	1 เมษายน 2459
ลำปาง-ปางหัวพวง	33	20 ธันวาคม 2458
ปางหัวพวง-ปางยาง	4	1 กรกฎาคม 2461
ปางยาง-เชียงใหม่	72	1 มกราคม 2464
รวมระยะทาง	289.697	

ตาราง 13 ตารางแสดงการเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือของกรมรถไฟ

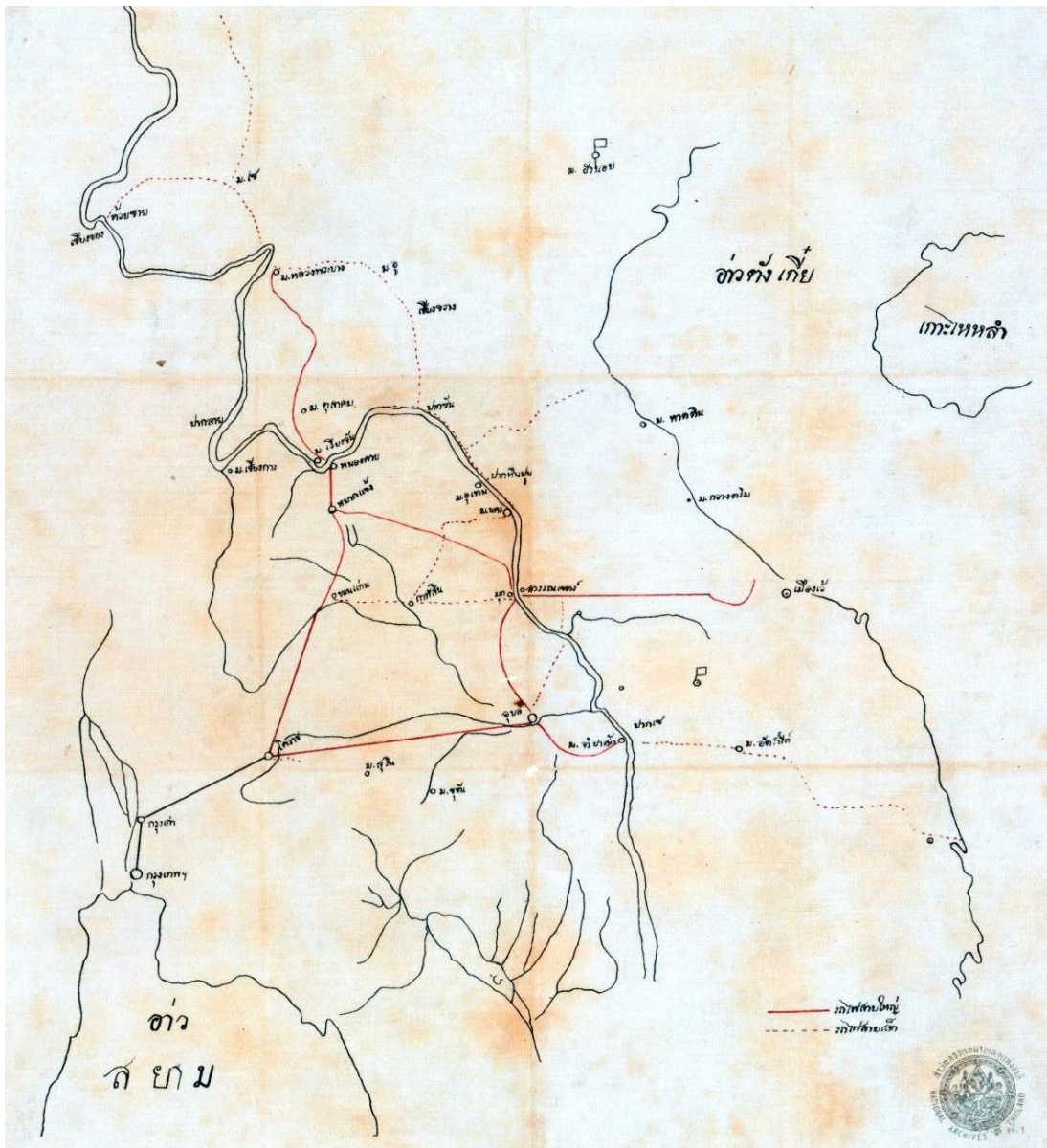
ที่มา: กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 11-13.

4.6.3 การขยายเส้นทางรถไฟสายอีสาน

ทางรถไฟสายอีสานที่ได้ก่อสร้างเส้นทางไปถึงโคราชในยุคก่อนจนสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2448 แต่ก็ไม่ได้มีการขยายเส้นทางเป็นระยะเวลานาน จนมีความเคลื่อนไหวในการขอสัญญาสัมปทานจากกลุ่มทุนต่างชาติในปี พ.ศ. 2454 หลังจากที่ฝรั่งเศสได้มีการตั้งสถานกงสุลในภาคอีสานได้มีการสำรวจเส้นทางรถไฟในภาคอีสานหลายเส้นทาง ด้วยการสนับสนุนการสถาบันการเงินในปารีส มองซิเออร์อาลา (Monsieur Alar) ได้ขอสัมปทานลงทุนสร้างทางรถไฟในภาคอีสานหลายเส้นทาง โดยทางสายหลักจะเป็นการขยายเส้นทางจากโคราชอันเป็นสถานที่ตั้งของกงสุลฝรั่งเศสไปยังอุดรซึ่งจะเชื่อมทางรถไฟกับเวียงจันทน์ อีกสายหนึ่งไปทางทิศตะวันออกจนถึงอุบลซึ่งมีสถานกงสุลของฝรั่งเศสตั้งอยู่ และอีกสายหนึ่งจากอุดรและอุบลไปยังมุกดาหาร ซึ่งฝรั่งเศสได้สร้างทางรถไฟจากเมืองเว้มายังสุวรรณเขตเพื่อเชื่อมกับทางรถไฟสายนี้ โดยที่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำโขงของทั้งสามเมืองเป็นดินแดนภายใต้การปกครองของฝรั่งเศส²⁰⁴ เนื่องด้วยแนวนโยบายระบบรางของรัฐที่ไม่ต้องให้กลุ่มทุน

²⁰⁴ A Siamese Correspondent's View, "France and Siam: Communication about to be extended," *The Straits Times* (30 June 1911): 2.

ต่างชาติได้รับสัมปทานรถไฟทางไกล จึงไม่ได้มีการสัมปทานแต่อย่างใด แต่เส้นทางดังกล่าวก็ทำให้รัฐบาลสยามตระหนักถึงการกลับมาให้ความสำคัญกับสายอีสานที่ไม่น้อยไปกว่าสายเหนือและสายใต้



รูปภาพ 20 แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟของมองซิเออร์อาลาซึ่งของทุนสร้างตั้งแต่นครราชสีมาไปยังมณฑลอิสานและมณฑลอุดร พ.ศ. 2454 ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผ.ร.5 ผ.1

ด้วยปัญหาทางการเงินในการขยายเส้นทางและการปรับเปลี่ยนรางให้มีขนาดความกว้างหนึ่งเมตรเท่ากันทั้งสายอีสานและสายใต้ จนทำให้การขยายเส้นทางรถไฟสายอีสานต้องเว้นว่างไปนับสิบปี ในปี พ.ศ. 2463 รัฐบาลได้ตัดสินใจขยายทางรถไฟสายอีสานจากโคราชไปยังอุบลเป็นอันดับแรก โดย

เริ่มก่อสร้างเส้นทางโคราช-ท่าช้าง ระยะทาง 21.75 กิโลเมตร เปิดการเดินทางในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2465 และมีการก่อสร้างเส้นทางและเปิดเดินรถไฟได้ตามลำดับ ดังนี้²⁰⁵

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
ท่าช้าง-บุรีรัมย์	90.621	1 เมษายน 2468
บุรีรัมย์-สุรินทร์	43.726	1 พฤษภาคม 2469
สุรินทร์-ห้วยทับทัน	61.750	1 พฤษภาคม 2470
ห้วยทับทัน-ศรีสะเกษ	33.590	1 สิงหาคม 2471
ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี	60.010	1 เมษายน 2473
รวมระยะทาง	289.697	

ตาราง 14 ตารางแสดงการเปิดใช้ทางรถไฟสายอีสานไปยังอุบลราชธานี

ที่มา: อาทิตย์ อินธาระ, “พัฒนาการของการขนส่งรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง,” (วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาภูมิศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2555), หน้า 67-68.

ภายหลังจากที่มีการเปิดเดินรถไฟจากโคราชไปยังอุบลจึงได้มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากโคราชไปยังอุดร โดยได้เริ่มก่อสร้างจากชุมทางถนนจิระซึ่งอยู่ถัดจากสถานีโคราชไปไม่กี่กิโลเมตร โดยมีการก่อสร้างและเปิดเดินรถไฟของทางรถไฟสายอีสานเหนือ ดังนี้²⁰⁶

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
ถนนจิระ-โนนสูง	29	1 พฤษภาคม 2472
โนนสูง-บัวใหญ่	51	1 พฤษภาคม 2474
บัวใหญ่-ขอนแก่น	104	1 เมษายน 2476
ขอนแก่น-อุดรธานี	120	24 มิถุนายน 2484
รวมระยะทาง	304	

ตาราง 15 ตารางแสดงการเปิดใช้ทางรถไฟสายอีสานไปยังอุดรธานี

ที่มา: กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

นอกจากนี้กลุ่มทุนโดยรัฐยังได้มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่เป็นครั้งแรก โดยเริ่มก่อสร้างจากสถานีกรุงเทพไปยังสถานีบ้านภาชี เพื่อลดความแออัดของรถไฟสายเหนือและสายอีสานที่เข้าสู่กรุงเทพ ดังนี้²⁰⁷

²⁰⁵ อาทิตย์ อินธาระ, “พัฒนาการของการขนส่งรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง,” (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขาภูมิศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2555), หน้า 67-68.

²⁰⁶ กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

²⁰⁷ กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
กรุงเทพ-คลองรังสิต	29	1 กรกฎาคม 2474
คลองรังสิต-บางปะอิน	29	24 มิถุนายน 2483
อยุธยา-บ้านภาชี	19	24 มิถุนายน 2484
บางปะอิน-อยุธยา	14	24 มิถุนายน 2485
รวมระยะทาง	91	

ตาราง 16 ตารางแสดงการเปิดใช้ทางคู่

ที่มา: กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

4.6.4 การขยายเส้นทางรถไฟสายใต้

การเปิดเดินรถไฟเส้นทางกรุงเทพ-เพชรบุรี ในปี พ.ศ. 2446 และกำไรจากระบบรางจำนวนมาก ส่งผลให้รัฐบาลสยามต้องการที่จะขยายเส้นทางรถไฟไปยังทิศใต้ซึ่งติดกับมาลายาและอยู่ในการอารักขาของอังกฤษ แต่สยามก็เพิ่งได้รับบทเรียนจากการที่กลุ่มทุนอังกฤษชนะการประมูลก่อสร้างทางรถไฟสายโคราชแล้วเกิดความขัดแย้งกับข้าราชการกรมรถไฟซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวเยอรมัน อย่างไรก็ตามแม้สยามจะต้องการขยายเส้นทางแต่ก็ติดปัญหาเงินทุนในการก่อสร้างที่ไม่เพียงพอ ซึ่งในขณะเดียวกันอังกฤษก็ประสงค์จะเชื่อมเส้นทางรถไฟจากมาลายามายังตอนใต้ของสยามมาตั้งแต่ในยุคก่อน²⁰⁸ แต่ด้วยปฏิสัมพันธ์อันดีรัฐบาลสยามจึงได้จัดหาเงินทุนก่อสร้างทางรถไฟโดยการกู้ยืมเงินจากรัฐบาลมาลายาจำนวน 4 ล้านปอนด์ (หรือ 52 ล้านบาท ในขณะนั้น) ในปี พ.ศ. 2451 ด้วยอัตราดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ 4 ต่อปี โดยขอเบิกเป็นงวดๆละไม่เกิน 750,000 ปอนด์ การเบิกจ่ายและชำระเงินกู้จะต้องทำธุรกรรมที่ลอนดอน ซึ่งสัญญาระบุให้เริ่มชำระหนี้ตั้งแต่ปีที่ 15 เป็นต้นไป และมีเงื่อนไขพิเศษในการกู้ยืมเงิน ดังนี้²⁰⁹

1. กรมรถไฟของรัฐบาลมาลายามีสิทธิในการตรวจสอบการดำเนินงานการสร้างรถไฟสายนี้ตั้งแต่แรกเริ่ม
2. รัฐบาลไทยต้องแต่งตั้งชาวอังกฤษเป็นหัวหน้าวิศวกรควบคุมการก่อสร้าง
3. รัฐบาลไทยจะต้องเชื่อมทางรถไฟเข้ากับทางรถไฟของมาลายา

²⁰⁸ Peter Sek Wannamethee. "ANGLO-SIAMESE ECONOMIC RELATIONS: BRITISH TRADE, CAPITAL AND ENTERPRISE IN SIAM, 1856-1914," (PhD Dissertation, LSE, University of London, 1990), p. 277.

²⁰⁹ ปิยนาด บุนนาค, รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (2518), หน้า 142.

เงื่อนไขดังกล่าวทำให้รัฐบาลสยามแต่งตั้ง เฮนรี กิตตินส์ (Henry Gittins) วิศวกรชาวอังกฤษ เป็นเจ้ากรมรถไฟหลวงสายใต้และหัวหน้าวิศวกรก่อสร้าง มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการสร้างทางรถไฟสายใต้ทั้งหมด ต่อมากิตตินส์ได้ทำรายงานการสำรวจเส้นทางและประมาณการค่าก่อสร้างสำหรับเส้นทางรถไฟสายใต้ คาดว่าทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับมาลายาถึงกรุงเทพฯจะเสร็จภายใน 7-10 ปี และน่าจะใช้เงินในการก่อสร้างทางรถไฟ 58,051,750 บาท ระยะทาง 1,075 กิโลเมตร โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 7 ช่วง²¹⁰ ได้แก่

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปีที่สร้าง	ปีที่คาดว่าจะ แล้วเสร็จ	เงินลงทุน (บาท)
เพชรบุรี-ชะอำ	42	2452	2454	1,832,490
ตรัง-พัทลุง	100	2452	2455	6,090,000
สงขลา-พัทลุง	100	2452	2455	4,935,000
ชุมพร-นครศรีธรรมราช	319	2453	2458	18,451,850
พัทลุง-นครศรีธรรมราช	91	2454	2456	4,490,500
ชะอำ-ชุมพร	243	2455	2458	12,531,910
สงขลา-ระแงะ	180	2459	2461	9,720,000
รวม	1,075			58,051,750

ตาราง 17 ตารางแสดงการก่อสร้างรถไฟสายใต้ฝั่งตะวันออก

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต. 5.5/3. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ความเห็นในการที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ [พ.ศ.2452]

หลังจากนั้นได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ตามที่เจ้ากรมรถไฟสายใต้ได้ทำการสำรวจ โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ฝั่งตะวันตก โดยเป็นการขยายเส้นทางจากเพชรบุรีไปยังกันตัง ซึ่งเป็นเมืองท่าที่สำคัญแห่งหนึ่งในฝั่งมหาสมุทรอินเดีย โดยการก่อสร้างแบบออกเป็น 2 ช่วง แล้วมาบรรจบกันที่ชุมพร ดังนี้

²¹⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต. 5.5/3. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ความเห็นในการที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ [พ.ศ.2452]

1.1 การสร้างเส้นทางจากเหนือจรดใต้

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
เพชรบุรี-ชะอำ	36	19 มิถุนายน 2454
ชะอำ-หัวหิน	26	25 พฤศจิกายน 2454
หัวหิน-วังกัฟง	20	1 มกราคม 2456
วังกัฟง-ประจวบคีรีขันธ์	69	1 มิถุนายน 2457
ประจวบคีรีขันธ์-บ้านกรูด	59	1 ธันวาคม 2458
บ้านกรูด-บางสะพานใหญ่	16	15 มีนาคม 2458
บางสะพานใหญ่-ชุมพร	92	1 ตุลาคม 2459
รวมระยะทาง	91	

ตาราง 18 ตารางแสดงการเปิดใช้งานรถไฟสายใต้ ช่วงเพชรบุรี-ชุมพร

ที่มา: กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

1.2 การสร้างเส้นทางจากใต้ขึ้นเหนือ

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
กันตัง-ห้วยยอด	49	1 เมษายน 2456
ห้วยยอด-ทุ่งสง	44	1 มกราคม 2456
ทุ่งสง-บ้านนา	95	14 กุมภาพันธ์ 2458
บ้านนา-ชุมพร	193	17 กรกฎาคม 2459
รวมระยะทาง	91	

ตาราง 19 ตารางแสดงการเปิดใช้งานรถไฟสายใต้ ช่วงกันตัง-ชุมพร

ที่มา: กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

2. การสร้างทางรถไฟสายใต้ฝั่งตะวันออก นอกจากจะมีการเชื่อมทางรถไฟสายใต้ฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกด้วยเส้นทางทุ่งสง-เขาชุมทองแล้ว การที่สยามได้กู้เงินจากอังกฤษจำนวนหลายล้านปอนด์เพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ทำให้อาเธอร์ พีล (Arthur Peel) ราชทูตอังกฤษ ณ กรุงเพท ได้ร้องขอให้เชื่อมต่อรถไฟสายใต้ไปยังมาเลย์ ซึ่งเป็นเส้นทางอยู่นอกเหนือจากรายงานการสำรวจของเฮนรี กิตตินส์ ระยะทางที่ไกลขึ้นทำให้รัฐบาลสยามเรียกร้องให้อังกฤษปล่อยกู้เงินเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางดังกล่าวจำนวน 750,000 ปอนด์ นอกเหนือจากที่เคยกู้ยืมจำนวน 4 ล้านปอนด์²¹¹ ซึ่งเซอร์อาเธอร์ ยิง (Sir Arthur Young) ข้าหลวงใหญ่อังกฤษประจำมาลายาและผู้ว่าการ

²¹¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต. 5.5/9. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง รัฐบาลสยามตกลงจะต่อทางรถไฟสายใต้ทางเมืองกลันตันและขอเงินอังกฤษเพิ่มขึ้นอีก ตอนที่ 2 [พ.ศ. 2456-2458]

นิคมช่องแคบ เห็นชอบที่จะปล่อยเงินกู้จำนวนดังกล่าวด้วยเงื่อนไขข้อตกลงเดียวกันกับที่เคยปล่อยกู้²¹² กรมรถไฟจึงได้ก่อสร้างทางรถไฟจากหาดใหญ่ไปยังปาดังเบซาร์และสุโขทัยเพื่อเชื่อมเส้นทางกับมาลายา พร้อมทั้งได้เปิดใช้งานหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่งสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2461 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2465 ได้มีการทำข้อตกลงระหว่างรัฐบาลสยามกับสหพันธรัฐมาเลย์ (the Federated Malay States) และรัฐมาเลย์ในอารักขา (the Protected Malay States) อันได้แก่ กะลันตัน เกดะห์ และปะลิส ที่จะสร้างทางรถไฟและสถานีร่วม (joint-station) 2 แห่ง คือ สถานีที่ปาดังเบซาร์ ซึ่งในเขตสยามและติดกับรัฐปะลิส และ สถานีที่สุโขทัย-โลก ซึ่งอยู่ในเขตรัฐกะลันตัน²¹³

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	วันที่เปิดใช้งาน
สงขลา-พัทลุง	112	1 มกราคม 2456
เขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช	35	1 ตุลาคม 2457
หาดใหญ่-นาประดู่	88	1 เมษายน 2460
นาประดู่-คลองทราย	9	1 เมษายน 2460
หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45	1 กรกฎาคม 2461
คลองทราย-บาลอ	36	1 พฤศจิกายน 2463
บาลอ-ตันหยงมัส	38	1 มีนาคม 2463
ตันหยงมัส-สุโขทัย-โลก	55	17 กันยายน 2464
รวมระยะทาง	91	

ตาราง 20 ตารางแสดงการเปิดใช้งานรถไฟสายใต้ไปยังปาดังเบซาร์และสุโขทัย
ที่มา: กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

4.6.5 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก

หลังจากที่ได้มีการขยายเส้นทางรถไฟไปทางทิศเหนือและทิศใต้ของกรุงเทพ กลุ่มทุนระบบรางมีความพยายามที่จะขอสัมปทานที่จะเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟที่กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐเป็นผู้ก่อสร้าง การจะขยายเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับพม่ามีความยากลำบากเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีภูเขากั้นขวางเป็นแนวยาว เป็นเหตุให้การขยายเส้นทางไปทางทิศตะวันออกเพื่อเชื่อมต่อกับอาณานิคมของฝรั่งเศสทำได้ง่ายกว่า ด้วยเหตุนี้จึงทำให้กลุ่มทุนระบบรางต่างชาติให้ความสนใจขอสัมปทานก่อสร้างเป็นอย่างมาก

²¹² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต. 5.5/13. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง สร้างรถไฟสายใต้ต่อแหลมมลายูและขอเงินกู้สหพันธรัฐมาลายาเพิ่มขึ้นอีก [พ.ศ. 2456]

²¹³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต. 0301.1.16/14. เอกสารกระทรวงการคลัง เรื่อง Traffic agreement between Malay States and Siamese Governments 1922.

อองเดร เดอ ริเชอลิเยอ และ อัลเฟรด จอห์น ลอฟตัส ซึ่งได้รับสัมปทานรถไฟสายตะวันออก เส้นทางกรุงเทพ-บางใหม่ ในปี พ.ศ. 2429 แต่ก็ไม่สามารถระดมทุนการก่อสร้างเส้นทางสายนี้ได้สำเร็จ จนกระทั่งสัญญาดังกล่าวเป็นอันโมฆะ ภายหลัง ริเชอลิเยอ กับ ลอฟตัส ได้ยื่นสัมปทานขอเชื่อมทางรถไฟจากปากน้ำไปยังปราจีนบุรีอีกครั้งในปี พ.ศ. 2431 ก็ไม่ได้รับการพิจารณา²¹⁴ ต่อมา โจอาคิม กราซี (Joachim Grassi)* สถาปนิกชาวอิตาลีเลียนผู้ทำงานให้กับราชสำนักสยาม ได้เป็นผู้ยื่นขอสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟจากจันทบุรีไปยังพระตะบองในปี พ.ศ. 2432²¹⁵ แต่ก็ไม่ได้รับพระบรมราชานุญาตเนื่องจากเป็นเส้นทางที่ยังไม่ได้มีการเชื่อมต่อกับกรุงเทพและเกรงว่าจะเป็นประโยชน์กับฝรั่งเศสในการเชื่อมต่อเส้นทางกับพระตะบอง รวมถึงการที่กิจการของกราซีจดทะเบียนเป็นบริษัทฝรั่งเศส²¹⁶ อีกทั้งการรับออกแบบและการก่อสร้างของกราซีกับรัฐบาลสยามก็ไม่ได้มีความสัมพันธ์ที่ดีนัก บางครั้งกราซีได้ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการผิดสัญญาของฝ่ายสยาม²¹⁷ ทำให้รัฐบาลสยามระมัดระวังอย่างมากในการให้สัมปทาน เพื่อไม่ให้เกิดข้อพิพาทและความขัดแย้งแบบที่เคยเกิดกับกรณีการก่อสร้างรถไฟสายโคราช

นอกจากนั้น เฟรเดอริค คลาร์ค (Frederic Clarke) จากบริษัทบอเนียว (Borneo Company) ของอังกฤษซึ่งทำอุตสาหกรรมป่าไม้ ได้ขอสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพไปยังพระตะบองในปี พ.ศ. 2435²¹⁸ แม้จะเป็นบริษัทอังกฤษแต่ก็ไม่ได้รับพระบรมราชานุญาตก่อสร้าง จนกระทั่งเกิดวิกฤตการณ์ปากน้ำระหว่างสยามและฝรั่งเศสในปี พ.ศ. 2436 ทำให้รัฐบาลสยามเริ่มให้

²¹⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.10/1 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง พระยามหาโยธา (CAPT. LOFTUS) และพระยาชลยุทธโยธิน (CAPT DE RICHELIEU) ขอทำทางรถไฟแยกจากปากน้ำไปปราจีนบุรี [พ.ศ. 2431-2431]

* โจอาคิม กราซี (Joachim Grassi / Gioachino Grassi) เป็นสถาปนิกชาวอิตาลีโดยกำเนิดแต่ถือสัญชาติฝรั่งเศส เคยมีผลงานการร่วมออกแบบโรงละคร Fano-Teatro della Fortuna ในเมืองโบโลญญา อิตาลี มาก่อน หลังจากนั้นได้เดินทางเข้ามาสยามในสมัยรัชกาลที่ 5 และจดทะเบียนบริษัทรับเหมาก่อสร้างในนาม Grassi Brothers and Co. ในปี พ.ศ. 2418 มีผลงานการออกแบบให้กับสยามจำนวนมาก เช่น วังใหม่ประทุมวัน ศาลสถาน วัดนิเวศธรรมประวัติ โบสถ์นักบุญยอแซฟ เป็นต้น รวมถึงเป็นผู้รับสัมปทานดำเนินกิจการเดินเรือกลไฟในนามบริษัท Siam River Steamboat Company จนทำให้หนังสือพิมพ์ได้ลงข่าวว่า โจอาคิม กราซี เป็นหนึ่งในชาวต่างชาติที่ร่ำรวยที่สุดในสยามสมัยรัชกาลที่ 5 แต่ภายหลังจากวิกฤตการณ์ปากน้ำ ร.ศ. 112 กราซี ซึ่งถือสัญชาติฝรั่งเศสจำเป็นต้องทิ้งธุรกิจในสยามแล้วย้ายกลับไปอยู่ที่อิตาลีจนถึงแก่กรรม

²¹⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.10/2 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายกราซี (MR.J.GRASSI) ขอทำทางรถไฟจากจันทบุรีถึงพระตะบอง [พ.ศ. 2432-2434]

²¹⁶ พิริยา พิทยาวัฒน์ชัย, “สถาปัตยกรรมของโยอาคิม กราซีในสยาม,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม ภาควิชาศิลปะสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2554), หน้า 32.

²¹⁷ Pirasri Povatong, “Building Siwilai: Transformation of Architecture and Architectural Practice in Siam during the Reign of Rama V, 1868-1910,” (PhD Dissertation in Architecture, the University of Michigan, 2011), p.131-132.

²¹⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.10/5 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายคลาร์ค (MR.FREDERIC L. CLARKE) ขอทำทางรถไฟจากกรุงเทพ-พระตะบอง [พ.ศ. 2435-2435]

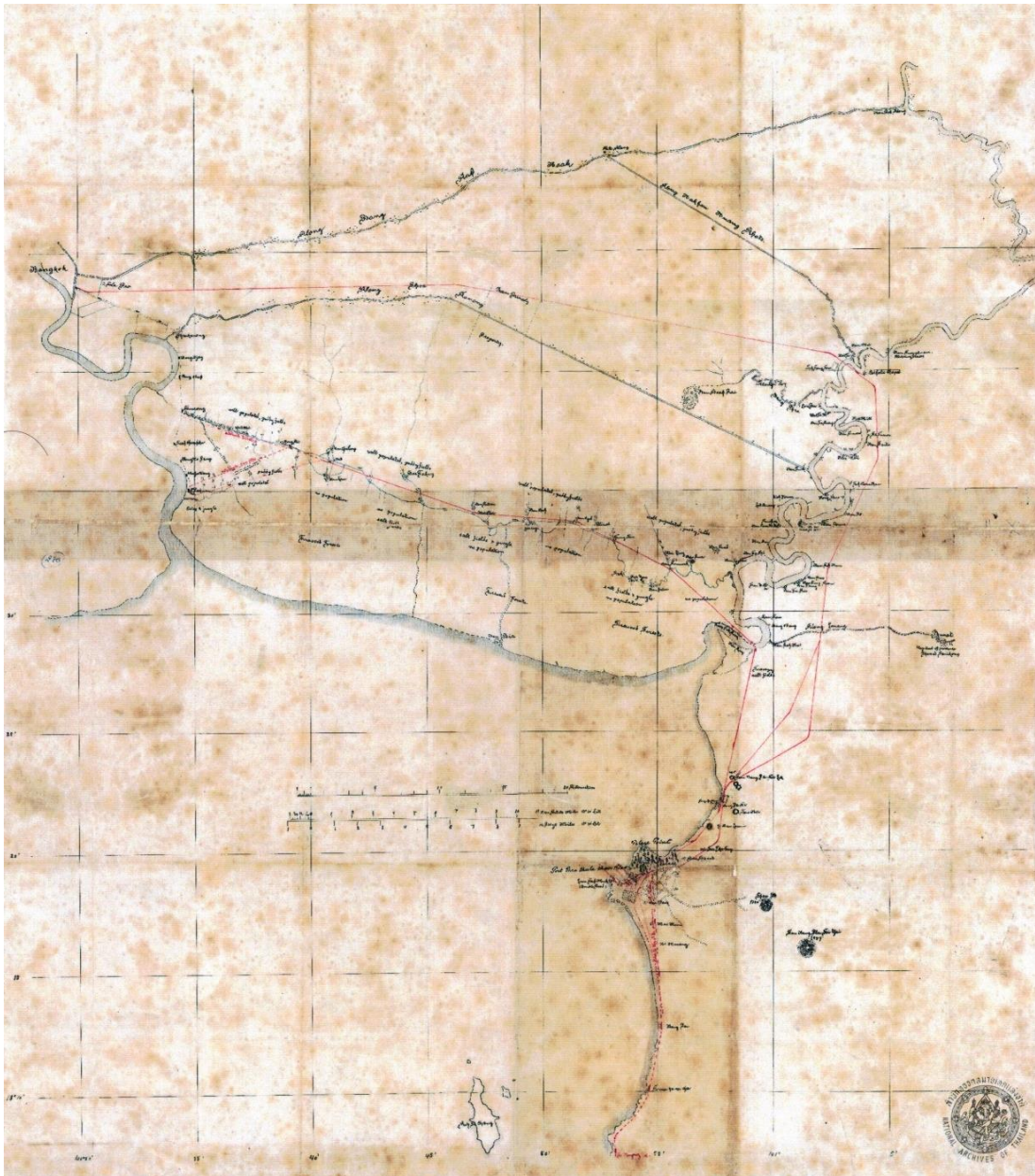
ความสำคัญกับเส้นทางรถไฟสายนี้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ฮานส์ นีล แอนเดอร์สัน (Hans Neil Anderson) ได้ขอสัมปทานก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพไปยังพระตะบองเช่นเดียวกับ เฟดเดอริค คลาร์ค ในปี พ.ศ. 2438²¹⁹ และรวมไปถึงโจเซฟ ฟารินโด (Giuseppe Ferrando) ที่ได้ขอเชื่อมต่อทางรถไฟจากโรงพักคลองรังสิตไปยังวัฒนานคร²²⁰ แต่ก็ไม่ได้รับพระบรมราชานุญาต เนื่องจากรัฐบาลไม่ไว้วางใจให้กลุ่มทุนระบบรางต่างชาติทำเส้นทางรกรยะไกล



รูปภาพ 21 แผนที่ทางรถไฟตั้งแต่โรงพักคลองรังสิต-วัฒนานคร ซึ่ง มร.โยเซฟ ฟารินโด ขออนุญาตทำทางรถไฟสายนี้
ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. ร.5 ยธ 37

²¹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กต.5.10/6 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายแอนเดอร์สัน (MR.H.N. ANDERSON) ขอทำทางรถไฟจากกรุงเทพ-พระตะบอง [พ.ศ. 2432-2434]

²²⁰ สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์, “การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: การวางโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาภูมิภาคในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453),” วารสารพัฒนาบริหารศาสตร์ ปีที่ 45 ฉบับที่ 1 (2548): 206.



รูปภาพ 22 แผนที่ทางรถไฟไปบางใหม่ พนัง บางปลาสร้อย และอ่างหิน พ.ศ. 2437

ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ. ร.5 ยธ.31

ในท้ายที่สุด กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐจึงตัดสินใจลงทุนก่อสร้างเส้นทางสายตะวันออกเอง โดยเมื่อแรกเริ่มได้มีการเสนอให้ก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯไปยังบางใหม่ พนัง บางปลาสร้อย และบางพระ ระยะทาง 137 กิโลเมตร คาดว่าจะต้องใช้งบในการก่อสร้างประมาณ 8 ล้านบาท แต่ก็ต้องล้มเลิกการก่อสร้างนี้เพื่อนำไปเงินไปก่อสร้างเส้นทางสายเหนือก่อน เนื่องจากเกิดข้อพิพาทกับอังกฤษ และมีการก่อกบฏ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2447 เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ทูลเกล้าฯ ขอให้ใช้เงินพระคลังข้างที่ในการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งเสนาบดีสภามิมีมติเห็นชอบให้สร้างเส้นทางสายนี้ด้วย

เงินของรัฐบาลเอง จำนวน 2,700,000 บาท แบ่งจ่ายปีละ 900,000 บาท เป็นเวลา 3 ปี หลังจากนั้น กรมรถไฟจึงได้เริ่มก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพ โดยแยกจากรถไฟสายโคราชที่สะพานยมราช เลียบมาตามคลองบางกะปิ (หรือ คลองแสนแสบ) แล้วเลียบคลองประเวศบุรีรมย์ ไปจนถึงบางใหม่ บริเวณแม่น้ำบางปะกง ระยะทาง 63.4 กิโลเมตร โดยเปิดเดินรถในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2450 หลังจากนั้นก็ได้มีการขยายเส้นทางอีกเป็นระยะเวลานาน ด้วยสาเหตุการขาดงบประมาณ ก่อสร้าง²²¹

ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่หนึ่งสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2461 สยามอยู่ในฝ่ายผู้ชนะสงคราม ร่วมกับฝรั่งเศส และสามารถขอแก้ไขสนธิสัญญาที่สยามเสียเปรียบ แต่ก็ใช้เวลาในการเจรจาที่ยาวนานกว่าอังกฤษ เมื่อความบาดหมางในอดีตคลี่คลาย จึงได้มีการขยายเส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากฉะเชิงเทราเพื่อเชื่อมต่อกับอินโดจีน โดยกรมรถไฟได้ก่อสร้างจากฉะเชิงเทราไปยังกบินทร์บุรี ระยะทาง 100 กิโลเมตร เปิดใช้งานเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2467 หลังจากนั้นจึงได้มีการขยายเส้นทางจากกบินทร์บุรีไปยังอรัญประเทศ ระยะทาง 94 กิโลเมตร เปิดใช้งานเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2469²²² รวมถึงการก่อสร้างสถานีต่อไปยังชายแดนเพื่อเชื่อมต่อทางรถไฟสายพนมเปญ-มณฑลบุรี กับรัฐบาลอินโดจีน จนกระทั่งแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2483²²³

อย่างไรก็ตาม ความคับแคบของสถานีรถไฟกรุงเทพที่ประกอบไปด้วยรถจักร โรงงานรถไฟ และที่ทำการกรมรถไฟ ทำให้กระทรวงโยธาธิการต้องการที่จะย้ายสถานีปลายทางไปที่แห่งใหม่ เพื่อรองรับจำนวนรถไฟที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต พระยาสุโขมนัยวินิต เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ จึงได้เสนอให้ย้ายไปที่ตำบลทุ่งบางกระสันหรือทุ่งสามเสนฝั่งใต้* ซึ่งอยู่ริมทางรถไฟสายตะวันออก ต่อมาจึงได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาขยายเขตที่ดินริมทางรถไฟเหนือตำบลทุ่งบางกระสัน กฎหมายดังกล่าว ออกมาเพื่อกันไม่ให้มีการแลกเปลี่ยนที่ดิน เพื่อรัฐบาลจะได้ซื้อแล้วนำไปสร้างโรงงานรถไฟ²²⁴ ต่อมา กรมรถไฟจึงได้ย้ายโรงงานซ่อมรถไฟจากหัวลำโพงไปยังย่านมักกะสัน พร้อมทั้งได้สร้างทางรถไฟแยก จากโรงซ่อมมักกะสันไปตัดทางรถไฟสายปากน้ำที่ถนนพระรามสี่ แล้วมุ่งไปยังริมแม่น้ำเจ้าพระยา

²²¹ สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์, “การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในภาคตะวันออก: การวางโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาภูมิภาค ในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453),” วารสารพัฒนาบริหารศาสตร์ ปีที่ 45 ฉบับที่ 1 (2548): 207-208.

²²² กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 13.

²²³ กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 9.

* ทุ่งบางกระสัน หรือ ทุ่งมักกะสัน คือ โรงงานมักกะสันในปัจจุบัน ส่วนทุ่งสามเสนฝั่ง สันนิษฐานว่าน่าจะเป็นพื้นที่ของ สนามม้าบางลำโพง ซึ่งอยู่ติดกับสามเหลี่ยมจิตรถดาศที่จะเลี้ยวไปเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

²²⁴ “ประกาศเพิ่มเติมขยายเขตที่ดินสร้างโรงงานใหม่ในทางรถไฟสายตะวันออก,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 23 (17 กุมภาพันธ์ 2449): 1203.

บริเวณตำบลช่องนนทรี ระยะทาง 6 กิโลเมตร เพื่อสร้างสถานีรับขนถ่ายสินค้า กล่าวคือ สถานีแม่น้ำ ในปัจจุบันซึ่งอยู่ใกล้กับท่าเรือกรุงเทพ* เพื่อลดความแออัดบริเวณคลองผดุงกรุงเกษม²²⁵

4.6.6 การควบรวมกิจการรถไฟของกลุ่มทุนโดยรัฐ

แรกเริ่มเดิมที ทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี อยู่ใน การดูแลของกรมรถไฟสายเหนือ แต่ด้วยความแตกต่างของขนาดราง ทำให้มีการโอนเส้นทางรถไฟดังกล่าวไปอยู่ใน การดูแลของกรมรถไฟสายใต้ แต่หลังการจัดตั้งกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้เพื่อบริหารระบบรางที่มีขนาดต่างกัน แบบแยกส่วนแล้ว ก็เกิดความยุ่งยาก ทับซ้อน และไม่เกิดความประหยัดในการบริหาร รัฐบาลจึงมีแนวคิดที่จะควบรวมกรมรถไฟทั้งสองเข้าด้วยกันมาตั้งแต่ พ.ศ. 2456 แต่ก็ติดปัญหาตรงที่กรมรถไฟสายเหนือมีข้าราชการชาวเยอรมันจำนวนมาก ส่วนรถไฟสายใต้ก็มีข้าราชการชาวอังกฤษเป็นหลัก เมื่อสยามประกาศเข้าร่วมสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตรร่วมกับอังกฤษ จึงทำให้สามารถระบายคนเยอรมันออกจากหน่วยงานต่างๆได้ พร้อมกับจัดหาผู้ชำนาญงานที่เป็นชาวไทยหรือชาติที่เป็นกลางทำหน้าที่แทน²²⁶

ภายหลังมีประกาศควบรวมกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้เข้าด้วยกันกลายเป็น กรมรถไฟหลวง (Royal Railway Department) เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดเกล้าฯให้พระเจ้าน้องยาเธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง แต่การควบรวมทั้งสองเส้นทางก็ไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะต้องมีการปรับเปลี่ยนขนาดรางของรถไฟทั้งสองสายให้เท่ากัน โดยกรมรถไฟหลวงได้เลือกขนาดกว้างหนึ่งเมตร กล่าวคือ ทางรถไฟสายอีสานและสายเหนือที่มีขนาดความกว้าง 1.435 เมตร ต้องลดขนาดรางมาใช้แบบเดียวกับเส้นทางสายใต้ที่มีขนาด 1 เมตร อีกทั้งต้องมีการเชื่อมเส้นทางรถไฟทั้งสองสายเข้าด้วยกัน โดยการสร้างสะพานที่มีทางรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้สถานีปลายทาง (Terminus) สิ้นสุดที่สถานีรถไฟหัวลำโพง อันเป็นที่ทำการของกรมรถไฟหลวง ซึ่งจะก่อให้เกิดการบริหารที่ง่ายขึ้น²²⁷

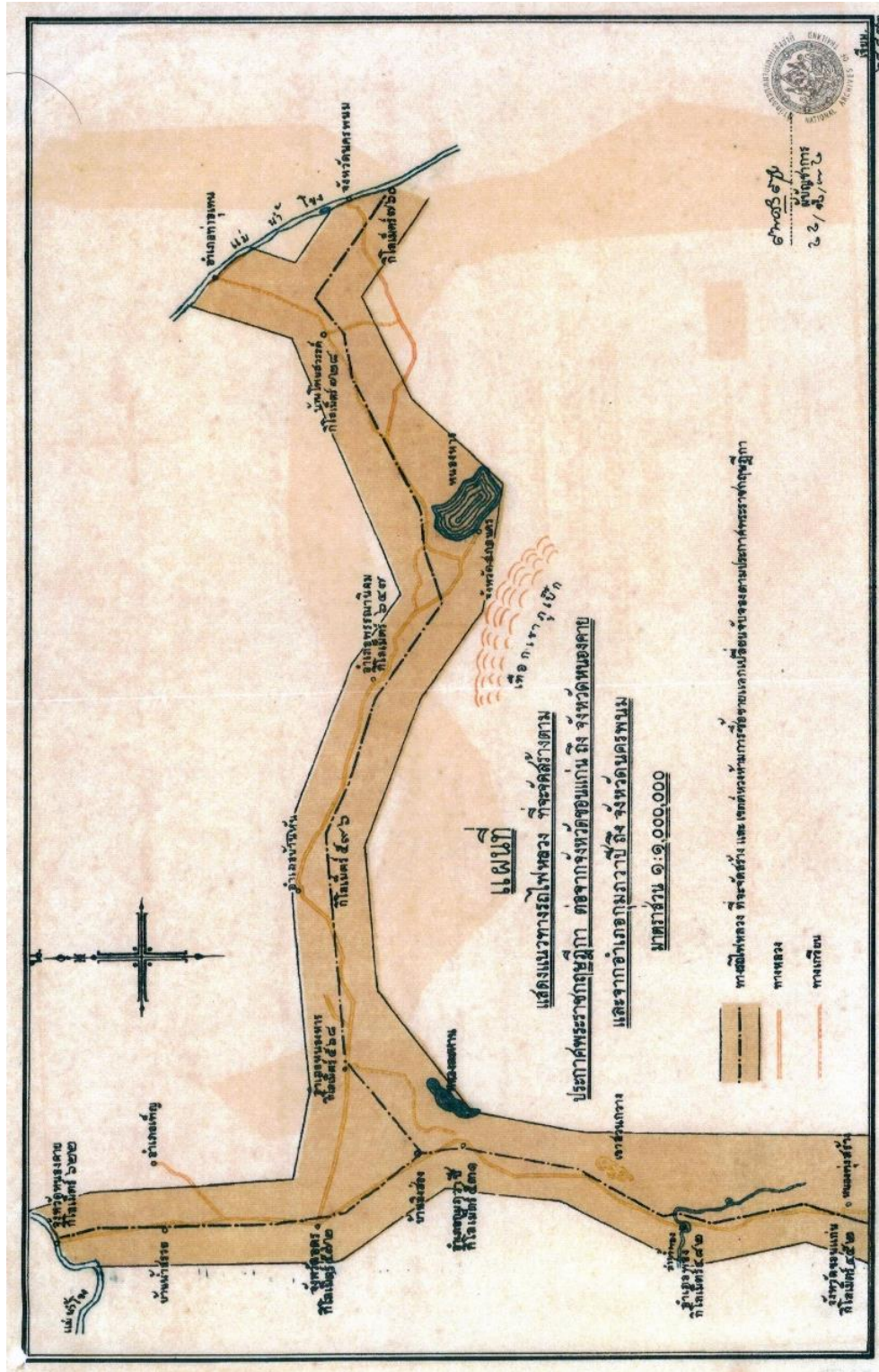
* ปัจจุบันทางรถไฟสายแม่น้ำเริ่มต้นจากสถานีรถไฟมักกะสันไปยังสถานีรถไฟแม่น้ำ สถานีท่าเรือใหม่ และไปสิ้นสุดที่โรงกลั่นน้ำมันบางจาก ซึ่งอยู่ใกล้กับท่าเรือกรุงเทพ

²²⁵ ปิยนาด บุณาค, รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (2518), หน้า 145.

²²⁶ อัจฉรา ชุมดี, “งานด้านการเกษตรและคมนาคมของเจ้าพระยาวิชาญประพันธ์ พ.ศ. 2452-2468,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523), หน้า 142-143.

²²⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 100 ปีรถไฟไทย (กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2540), หน้า 128.

4.6.7 แผนการขยายทุนผ่านโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่



รูปภาพ 23 แผนที่แสดงแนวทางการรถไฟหลวงที่จะจัดสร้างตามประกาศพระราชกฤษฎีกาต่อจากจังหวัดขอนแก่นถึงจังหวัดหนองคาย และจากอำเภออุบลราชธานีถึงจังหวัดนครพนม พ.ศ.2472 ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผ. ร.7 พ.5 (แผ่นที่ 1)

รัฐบาลได้มีแผนการขยายทุนระบบรางโดยรัฐ ด้วยการขยายเส้นทางรถไฟเดิมและสร้างทางรถไฟสายใหม่ไปยังภูมิภาคต่างๆ โดยทำการเปรียบเทียบระยะทางรางไทยในปี พ.ศ. 2484 ที่เปิดเดินรถทั้งสิ้น 3,267 กิโลเมตร กับพื้นที่ของประเทศแล้วพบว่า ไทยมีทางรถไฟ 1 กิโลเมตรต่อเนื้อที่ 160 ตารางกิโลเมตร ซึ่งถือว่าน้อยกว่าหลายประเทศที่อยู่ใกล้เคียง เช่น สหพันธรัฐมลายู 91 ตารางกิโลเมตร เกาชา 43 ตารางกิโลเมตร ญี่ปุ่น 24 ตารางกิโลเมตร เพื่อลดอัตราส่วนดังกล่าวกรมรถไฟจึงได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อพิจารณาแนวทางรถไฟที่จะสร้างเพิ่มรวม 10 สาย ระยะทาง 2,408 กิโลเมตร ใช้เงินก่อสร้างประมาณ 167,947,000 บาท โคนจะแยกเป็นสายต่างๆ ดังนี้²²⁸

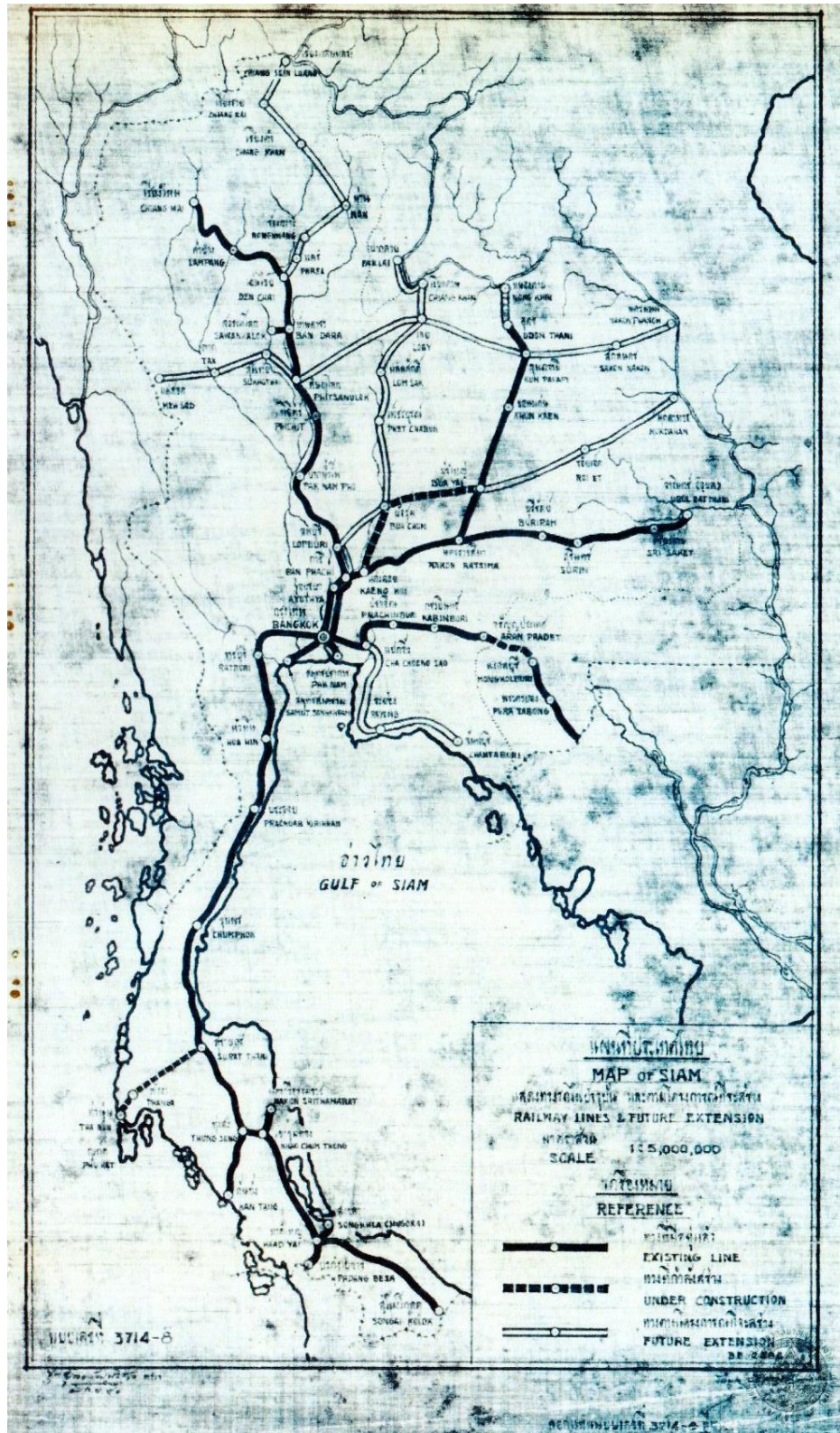
เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ประมาณการค่าก่อสร้าง (บาท)
ลพบุรี-บัวใหญ่	250	14,611,000
กุมภวาปี-สกลนคร-นครพนม	240	13,440,000
บัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร	280	15,577,000
แก่งคอย-เขียงคาน-ปากลาย	480	34,600,000
เด่นชัย-แพร่-น่าน-เขียงราย-เขียงแสน	430	29,750,000
พิษณุโลก-เลย-กุมภวาปี	310	26,480,000
ฉะเชิงเทรา-จันทบุรี	170	10,150,000
พิษณุโลก-ตาก-แม่สอด	230	17,030,000
อุดรธานี-หนองคาย	55	3,578,000
ทางคู่ต่อจากบ้านภาชี-ลพบุรี	43	2,731,000
รวม	2,488	167,947,000

ตาราง 21 ตารางแสดงแผนการก่อสร้างทางรถไฟของกรมรถไฟหลวง

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.7/1 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการสร้างทางรถไฟแห่งราชอาณาจักร [พ.ศ. 2484]

อย่างไรก็ตาม แผนการขยายทุนและเส้นทางระบบรางโดยรัฐก็ไม่ได้ถูกผลักดันให้มีการก่อสร้างอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากรัฐบาลมีรายได้ไม่มากพอสำหรับการลงทุนในระบบราง และการอุบัติขึ้นของสงครามมหาเอเซียบูรพาในปี พ.ศ. 2488 ซึ่งสยามได้ประกาศเข้าร่วมสงครามกับญี่ปุ่น ส่งผลให้แผนการขยายเส้นทางระบบรางที่วางแผนไว้ต้องหยุดชะงักทั้งหมด

²²⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.7/1 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการสร้างทางรถไฟแห่งราชอาณาจักร [พ.ศ. 2484]



รูปภาพ 24 แผนที่ทางรถไฟและโครงการ ที่จะสร้าง พ.ศ. 2484
 ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ ผจ.คค.0202/207

4.8 สรุป

กลุ่มทุนระบบรางต่างชาติ ชุมนาง และกลุ่มโดยรัฐ ต่างมีบทบาทในการพัฒนาเส้นทางระบบรางของสยาม การสะสมทุนระบบรางในยุคนี้ คือ การรวบรวมกิจการทั้งรัฐและเอกชน ในช่วงแรกกลุ่มทุนต่างชาติและกลุ่มทุนชุนนางต่างแข่งขันกันขอสัมปทานเส้นทางรถรางในกรุงเทพฯหลายเส้นทาง แต่เมื่อดำเนินกิจการไปกิจการรถรางและกิจการไฟฟ้า พร้อมทั้งบริษัทได้มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นจากทั้งชุนนางและชาวต่างชาติ ปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวได้นำไปสู่การรวบรวมทุนชุนนางเข้ากับทุนต่างชาติจนกลายเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ นอกจากนั้นรถไฟของกลุ่มทุนชุนนางก็ประสบกับการไม่สามารถสะสมทุนได้จนนำไปสู่การเลิกกิจการ ส่งผลให้กลุ่มทุนชุนนางซึ่งถือเป็นกลุ่มทุนภายในไม่มีบทบาทในระบบรางอีกต่อไป ส่วนทุนระบบรางโดยรัฐมีบทบาทนำในรถไฟทางไกลอย่างมาก ด้วยปฏิสัมพันธ์อันดีกับอังกฤษ ทำให้สามารถกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟและเปิดให้บริการได้ถึง 3,267 กิโลเมตร แม้ในตอนแรกจะได้แยกการบริหารแต่ก็มีการรวบรวมเป็นองค์กรเดียวกัน ภายหลังจากก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน

บทที่ 5

ระบบรางโดยรัฐภายใต้ทุนต่างประเทศ พ.ศ. 2488-2515

สงครามมหาเอเชียบูรพาที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2484 และการที่สยามได้เข้าร่วมในสงคราม ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของระบบรางไทยอย่างมาก ทั้งการสร้างทางรถไฟใหม่ด้วยวัตถุประสงค์การเป็นรถไฟเพื่อการทหาร (Military Railway) อีกทั้งสงครามยังส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อระบบราง ทั้งสถานีรถไฟ หัวรถจักร และเส้นทางต่างๆ รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมของรัฐที่ให้ความสำคัญกับการเดินทางรูปแบบใหม่ ในบทนี้จะเป็นการแสดงให้เห็นถึงผลกระทบของสงครามต่อกลุ่มทุนระบบรางไทย ความพยายามในการปรับปรุงกิจการรถไฟ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐ และการยกเลิกระบบรางของกลุ่มทุนต่างชาติ

5.1 ทุนต่างชาติและเส้นทางรถไฟสายมรณะ

แม้สยามจะเคยเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 1 และถูกนับเป็นหนึ่งในกลุ่มผู้ชนะสงคราม แต่การเข้าร่วมดังกล่าวก็ไม่ได้ทำให้สยามได้รับความเสียหายจากภัยสงครามโดย ต่างจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งอุบัติขึ้นทั้งในยุโรปและเอเชีย กองทัพทหารญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกบริเวณภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2484 ด้วยแสนยานุภาพทางการทหารของญี่ปุ่น ทำให้จากเดิมที่รัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ประกาศความเป็นกลางต่อสงคราม ก็ได้กลับเข้ามาร่วมเป็นพันธมิตรสงครามกับญี่ปุ่น และมีพิธีลงนามในสนธิสัญญาพันธมิตรไทย-ญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2484 ต่อมาทั้งสองฝ่ายได้มีโครงการพัฒนาระบบรางสายใหม่ที่เชื่อมต่อจากรถไฟสายใต้ไปยังพม่าและอินเดียหรือเป็นที่รู้จักกันในชื่อ “ทางรถไฟสายมรณะ”

ญี่ปุ่นในฐานะที่เป็นประเทศทุนนิยมอุตสาหกรรมใหม่และมีการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางมาเป็นระบบเวลายาวนาน จนสามารถสร้างระบบรางเป็นกองพลทหารรถไฟในการสนับสนุนการสู้รบขนส่งทหาร เสบียง และอาวุธยุทโธปกรณ์ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในสมรภูมिनอกประเทศ เช่น แมนจูเรีย รัสเซีย เกาหลี รถไฟจึงเป็นหัวใจสำคัญในการทำสงครามที่ต้องรีบสร้างให้เสร็จโดยเร็ว เช่นเดียวกับระบบรางของสยามในบางช่วงที่ถูกใช้เพื่อความมั่นคง โดยการส่งกองทหารด้วยรถไฟไปปราบกบฏหลายครั้ง ฝ่ายเสนาธิการทหารรถไฟญี่ปุ่นจึงได้มีความคิดในการก่อสร้างรถไฟสายไทย-พม่า ตั้งแต่ก่อนที่จะเกิดสงครามมหาเอเชียบูรพา²²⁹ ต่อมากองพันทหารรถไฟพิเศษได้ระดมพนักงานการรถไฟ

²²⁹ โยชิกาวา โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, แปลโดย อาทร พึ่งธรรมสาร และคนอื่นๆ (กรุงเทพฯ: อมรินทร์, 2538), หน้า 28-29.

แห่งประเทศไทยมุ่งหมายให้ดูแลการก่อสร้างรถไฟสายไทย-พม่า โดยเริ่มจากหนองปลาตุกในฝั่งไทยเลียบบแม่น้ำแควน้อยไปยังต้นบิวซายัต (Thanbyuzayat) ซึ่งใกล้กับมะละแหม่ง (Moulmein) ในพม่า เมื่อได้สำรวจเส้นทางพบว่าน่าจะในการก่อสร้างทางรถไฟระยะทาง 414.9 กิโลเมตร ประมาณ 460 วัน หรือราว 1 ปี 3 เดือน ต้องใช้แรงงาน 30,000 คน²³⁰ ซึ่งถือว่าเป็นแผนการก่อสร้างที่รวดเร็วมากเมื่อเทียบกับโครงการที่ผ่านมา

การก่อสร้างรถไฟสายไทย-พม่า ถือเป็นโครงการความร่วมมือระหว่างกลุ่มทุนโดยรัฐกับรัฐเป็นครั้งแรกในระบบราง ในอดีตที่ผ่านมามักจะเป็นกลุ่มทุนเอกชนต่างชาติหรือกลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศ ก่อนที่จะมีการลงนามข้อตกลงร่วมสร้างทางรถไฟระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ได้มีการโต้เถียงรายละเอียดอยู่หลายครั้ง ประเด็นสำคัญคือโต้แย้งเรื่องกรรมสิทธิ์ทางรถไฟหลังสงครามสิ้นสุดลง ซึ่งฝ่ายไทยต้องการเป็นผู้เดินรถเอง เพราะกลัวว่าถ้าญี่ปุ่นชนะสงครามจะถือสิทธิ์เป็นของตนเองแล้วจะให้ใครมาเดินรถก็ได้ หลังจากการโต้เถียงได้ข้อสรุปว่ากรรมสิทธิ์ทางรถไฟเป็นของไทย จะให้ญี่ปุ่นใช้เพื่อการทหารในช่วงสงครามเท่านั้น เมื่อสงครามสิ้นสุดลงไทยจะเป็นผู้มีสิทธิ์ในการเดินรถ²³¹ จนกระทั่งมีการลงนาม “ข้อตกลงไทย-ญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับพม่า” เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2485²³² โดยกองทัพญี่ปุ่นจะเป็นผู้อำนวยการสร้างทางรถไฟ ฝ่ายไทยเป็นผู้จัดการเรื่องเงินทุนในการก่อสร้าง ซึ่งเป็นข้อตกลงคร่าวๆ ไม่มีรายละเอียดมากนัก ทำให้มีข้อตกลงปลีกย่อยประกอบอีกหลายฉบับตามมา จนนำไปสู่การลงนามข้อตกลงปลีกย่อยการสร้างทางรถไฟไทย-พม่า เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2485 ฝ่ายไทยรับดำเนินการก่อสร้างงานดิน จากชุมทางหนองปลาตุกไปยังบ้านท่ามะขาม ระยะเวลาหนึ่งเดือน โดยไทยเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง นอกจากนั้นญี่ปุ่นได้จ้างให้ไทยเป็นผู้วางสายโทรเลข โทรศัพท์ การสร้างตัวสถานีเพิ่มเติม²³³

แผนการก่อสร้างได้กำหนดให้มีสถานีรายทางจำนวน 55 สถานี ในฝั่งไทยที่เริ่มจากหนองปลาตุกถึงพระเจดีย์สามองค์จำนวน 38 สถานี ส่วนในฝั่งพม่าเริ่มจากชังการายา (Changaraya) ไปยังต้นบิวซายัตจำนวน 17 สถานี ในข้อเท็จจริงการก่อสร้างเริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2585 ด้วยเชลยศึกจำนวนหลายหมื่นคน การก่อสร้างแบ่งเป็นสองส่วน คือ หนองปลาตุกจนถึงบ้านท่ามะขามริมแม่น้ำ

²³⁰ โยชิกาวา โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, แปลโดย อาทร พุ่งธรรมสาร และคนอื่นๆ (กรุงเทพฯ: อมรินทร์, 2538), หน้า 47.

²³¹ ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา, “การสร้างทางรถไฟสายมรณะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530), หน้า 34-35.

²³² โยชิกาวา โทชิฮารุ, *Ibid*, หน้า 83.

²³³ ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา, *Ibid*, หน้า 41.

แควใหญ่ ระยะทาง 165 กิโลเมตร และ จากริมแม่น้ำแควใหญ่ถึงด่านพระเจดีย์สามองค์ ระยะทาง 250 กิโลเมตร จนกระทั่งก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2486²³⁴

การเข้ามาของกลุ่มทุนต่างชาติในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพามีลักษณะพิเศษต่อระบบรางเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ในระหว่างการสร้างทางรถไฟ ญี่ปุ่นได้ทำข้อตกลงการกู้ยืมเงินจากรัฐบาลไทย โดยใช้สกุลเงินเยนแบบพิเศษ ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ไม่มีธนบัตรเงินตราที่เป็นรูปธรรมเพื่อชำระค่าใช้จ่ายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในดินแดนที่ญี่ปุ่นยึดครอง อัตราแลกเปลี่ยน 1 เยนต่อ 1 บาท มีการลงนามเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2485 จำนวน 40.5 ล้านบาท โดยเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทยพม่าจำนวน 4 ล้านบาท แล้วจะชำระหนี้ด้วยทองคำครึ่งหนึ่งส่วนอีกครั้งหนึ่งชำระด้วยเงินเยน²³⁵ ภายหลังได้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากที่ประมาณการไว้ในตอนแรกจำนวนมาก ญี่ปุ่นจึงขอเบิกอีก 3 งวด ดังนี้²³⁶

งวดเดือน	จำนวนเงิน (บาท)
กรกฎาคม-ธันวาคม 2485	4,000,000
มกราคม-มิถุนายน 2486	8,000,000
กรกฎาคม-ธันวาคม 2486	35,000,000
มกราคม-มิถุนายน 2487	50,000,000
รวม	97,000,000

ตาราง 22 ตารางแสดงกู้เงินของญี่ปุ่น

ที่มา: ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา, “การสร้างทางรถไฟสายมรณะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530), หน้า 86.

ขณะเดียวกันได้มีการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงการกู้ยืมเงินโดยใช้สกุลเงินเยนแบบพิเศษ ให้เป็นข้อตกลงการแลกเปลี่ยนเงินบาทกับเงินเยนพิเศษ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2485 หลังจากการทำข้อตกลงมีการแลกเปลี่ยนที่สูงกว่างบประมาณของรัฐบาลในรอบหนึ่งปีซึ่งอยู่ที่ประมาณสองร้อยล้าน

²³⁴ โยชิกาวา โทชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, แปลโดย อาทร พงษ์ธรรมสาร และคนอื่นๆ (กรุงเทพฯ: อมรินทร์, 2538), หน้า 116.

²³⁵ ยูจิ มิซูกามิ, “การอภิปรายในรัฐสภาญี่ปุ่น เรื่อง การแก้ไขปัญหาเงินเยนพิเศษระหว่างไทย-ญี่ปุ่น” ใน วารสารเครือข่ายญี่ปุ่นศึกษา ปีที่ 3 ฉบับที่ 1 (2556): 19-20.

²³⁶ ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา, “การสร้างทางรถไฟสายมรณะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530), หน้า 86.

บาท โดยที่ไทยไม่สามารถขอลดหย่อนได้เนื่องจากเป็นความจำเป็นทางด้านการทหาร²³⁷ นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ซึ่งใช้ในการซ่อมบำรุงทางรถไฟให้สามารถใช้ได้ในระหว่างสงคราม ซึ่งทางญี่ปุ่นไม่ได้แยกการมาเฉพาะ แต่รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายทางการทหารที่เบิกมากกว่า 1,000 ล้านบาท ทำให้ค่าก่อสร้างของรางรถไฟสายไทย-พม่า ระยะทาง 415 กิโลเมตร มีต้นทุนสูงกว่ารถไฟสายที่เคยก่อสร้างมาประมาณ 3.6 เท่า โดยมีต้นทุนไม่น้อยกว่ากิโลเมตรละ 233,734.93 บาท ในขณะที่กรมรถไฟมีต้นทุนการก่อสร้างเฉลี่ย 65,000 บาท/กิโลเมตร และด้วยการก่อสร้างที่เร่งด่วนเพื่อใช้ในการสงคราม ทำให้คุณภาพของทางรถไฟสายไทย-พม่า ต่ำกว่ามาตรฐานที่ควรจะเป็น เช่น การสร้างฐานที่ไม่แน่น การโยหินที่ไม่เพียงพอ สะพานไม้ร้อยแห่งใช้ไม้ที่ไม่แข็งแรงมาก จึงทำให้ระบบรางพังก่อนเวลา เมื่อเปิดเดินรถก็พบว่ารถไฟตกรางนับร้อยครั้ง แสดงให้เห็นถึงการก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐานและไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน²³⁸

แรงงานที่ก่อสร้างทางรถไฟเกือบส่วนเป็นเชลยศึกที่ถูกนำมาจากนอกประเทศ โดยมีคนท้องถิ่นเป็นแรงงานรับจ้างเป็นส่วนน้อย ส่วนกลุ่มทุนญี่ปุ่นก็เข้ามารับงานจัดวัสดุอุปกรณ์ในระบบราง เช่น บริษัท นากาฮาระ โคชิ ได้เข้ามารับเหมาก่อสร้างและงมกรวดในแม่น้ำเพื่อใช้ในการโยทางรถไฟ ในขณะที่กรวดเป็นที่ต้องการของตลาดอย่างมาก ทำให้ราคาหินและกรวดปรับตัวสูงขึ้นจากลูกบาศก์เมตรละ 10 บาท เป็น 30 บาท หรือ บริษัท มิทซึบิชิ ที่กว้านซื้อและเช่าเครื่องจักรเพื่อใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟ²³⁹ อีกทั้งยังมีประกาศจากรัฐบาลไทยให้กรมรถไฟแปรสภาพเป็นรถไฟทหาร และขึ้นตรงต่อผู้บัญชาการทหารสูงสุด ในวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2486²⁴⁰ ทำให้ญี่ปุ่นสามารถขนย้ายยุทโธปกรณ์จากสิงคโปร์ไปยังพม่าได้มากขึ้น ระบบรางจึงถูกนำไปผูกกับผลของสงคราม เพราะถ้าหากชนะสงครามและระบบรางไม่ได้รับความเสียหายมาก ก็จะมีการสนับสนุนมากขึ้น แต่ถ้าหากแพ้สงครามหรือได้รับความเสียหายมาก ระบบรางก็จะไม่ได้รับการพัฒนามากนัก

แม้รัฐบาลไทยได้ให้ญี่ปุ่นแลกเงินเยนพิเศษและปล่อยให้ญี่ปุ่นในการก่อสร้างทางรถไฟสายไทย-พม่า แต่ก็พบว่าญี่ปุ่นติดค้างหนี้สินที่ต้องจ่ายเพื่อการสร้างทางรถไฟสายดังกล่าวจำนวนมาก ตั้งแต่การขอใช้พื้นที่เพื่อสร้างทางรถไฟโดยที่มีได้จ่ายค่าเสียหายให้กับประชาชน เช่น การตัดต้นไม้

²³⁷ ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา, “การสร้างทางรถไฟสายมรณะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530), หน้า 83.

²³⁸ Ibid, หน้า 97-98.

²³⁹ Ibid, หน้า 110-111.

²⁴⁰ โยชิโกะ ทาชิฮารุ, ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา, แปลโดย อาทร พึ่งธรรมสาร และคนอื่นๆ (กรุงเทพฯ: อมรินทร์, 2538), หน้า 108.

โดยไม่ได้รับอนุญาต²⁴¹ ค่าวัสดุอุปกรณ์สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ-ชุมพร ซึ่งค้างชำระหนี้กับกรมรถไฟ²⁴² รวมไปถึงการค้างชำระค่าวัสดุอุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟสายหนองปลาตุก-กาญจนบุรี จำนวนหลายหมื่นบาท²⁴³ กรมรถไฟจึงได้รวบรวมเงินค้างชำระทั้งหมดญี่ปุ่นโดยประมาณ 856,817.90 บาท²⁴⁴ แต่ก็ไม่พบว่าทางญี่ปุ่นได้มีการชำระหนี้แก่กรมรถไฟแต่อย่างใด

เมื่อสงครามสิ้นสุดลง ไทยที่เข้าร่วมสงครามกับญี่ปุ่นเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ในสงคราม แต่ด้วยปฏิบัติการของขบวนการเสรีไทยที่ไม่เห็นด้วยกับการที่รัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม เข้าร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่น ทำให้ไทยได้รับการยอมรับจากฝ่ายสัมพันธมิตรและพลิกกลับมาเป็นฝ่ายผู้ชนะสงคราม แต่ก็เป็นผู้ชนะบนความพ่ายแพ้ กล่าวคือ โครงสร้างพื้นฐานเสียหายเป็นวงกว้าง รวมถึงระบบรางของกลุ่มทุนโดยรัฐและเอกชนซึ่งถูกทิ้งระเบิด ส่งผลให้รางรถไฟ สะพานข้ามแม่น้ำ สถานีรถไฟ โรงไฟฟ้า ได้รับความเสียหายเป็นอย่างมาก จนต้องขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากองค์การระหว่างประเทศเพื่อฟื้นฟูระบบรางให้กลับมาใช้ได้อีกครั้งหนึ่ง

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีค่าใช้จ่ายค่าซื้อทางรถไฟเข้าช้อนกับทุนต่างประเทศอันเป็นผลพวงจากการพ่ายแพ้สงคราม รัฐบาลไทยได้ขอซื้อทางรถไฟสายไทย-พม่า จากฝ่ายสัมพันธมิตรในเดือนกันยายน พ.ศ. 2489 ซึ่งอังกฤษเสนอขายทางรถไฟและสิ่งก่อสร้างจำนวน 3 ล้านปอนด์ หรือ 120 ล้านบาท แต่รัฐบาลไทยก็มองว่าเป็นราคาที่สูงเกินไป อังกฤษจึงได้เสนอราคาใหม่เหลือเพียง 1.25 ล้านปอนด์ หรือ 50 ล้านบาท จนนำไปสู่ข้อตกลงซื้อในวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2489 แต่ก็เป็นการซื้อขายที่ไม่ได้มีการตรวจสอบสภาพรางก่อนที่จะชำระเงิน ทำให้ฝ่ายไทยเสียเปรียบอย่างมากที่ไม่สามารถต่อรองขอลดราคาลงได้อีก เนื่องจากอังกฤษต้องการให้ไทยรีบตกลงซื้อทางรถไฟคืน เพื่อแลกกับการถอนทหารและเชลยศึกญี่ปุ่นเกือบหมื่นคนออกจากไทยโดยเร็ว²⁴⁵

การกู้ยืมเงินพิเศษตลอดช่วงสงครามจำนวน 1,556,650,000 เยน/บาท ของญี่ปุ่นซึ่งรวมถึงเงินกู้ยืมเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ ส่งผลให้เป็นปัญหาในการใช้เงินคืนของรัฐบาลญี่ปุ่น เนื่องจากอัตราเงินเพื่อและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่สูงขึ้นทำให้มีการเจรจาขอปรับยอดหนี้กันหลายครั้ง

²⁴¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [บก.สูงสุด2.8/239](#) เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง ค่าเสียหายในการดำเนินการจัดสร้างรถไฟทหาร [28 ก.ย.-12 พ.ย. 2488]

²⁴² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [บก.สูงสุด2.8/242](#) เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง เงินค่าจ้างค้างชำระในการสร้างทางรถไฟสายคอคอดกระ-ชุมพร ของฝ่ายญี่ปุ่น [3 ต.ค.-25 ก.ย. 2488]

²⁴³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [บก.สูงสุด2.8/250](#) เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง กรมรถไฟแสดงรายการหนี้สินของญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายหนองปลาตุก-กาญจนบุรี [25 ต.ค. 2488]

²⁴⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [บก.สูงสุด2.8/252](#) เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง รายการค่าเสียหายของกรมรถไฟ [26 ต.ค. 2488]

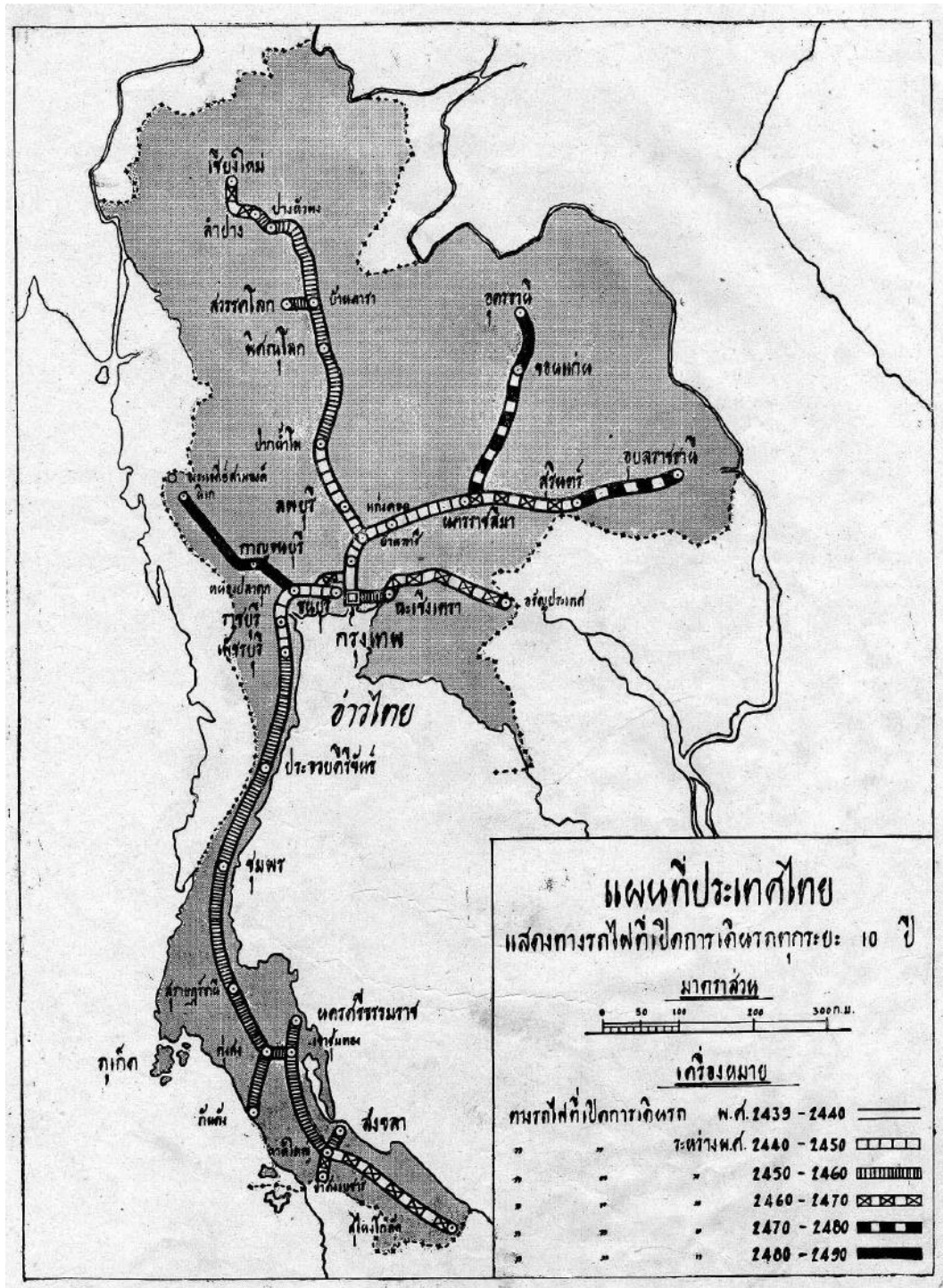
²⁴⁵ ชัยณรงค์ พันธุ์ประสา, “การสร้างทางรถไฟสยามระยะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530) หน้า 183.

ในปี พ.ศ. 2494 ไทยเรียกร้องให้ญี่ปุ่นชำระหนี้จำนวน 135,000 ล้านบาท ผลจากการเจรจากับกระทรวงการคลังและธนาคารแห่งประเทศไทย ญี่ปุ่น ฝ่ายไทยลดหนี้ให้เหลือ 54,000 ล้านบาท แต่ญี่ปุ่นก็ขอเจรจาลดหย่อนหนี้ให้เหลือเพียง 15,000 ล้านบาท ฝ่ายไทยก็ยินดีลดหนี้ให้เหลือตามที่ญี่ปุ่นร้องขอ โดยจะชำระ 5,400 ล้านบาท ด้วยเงินปอนด์สเตอร์ลิง ส่วนที่เหลืออีก 9,600 ล้านบาท ญี่ปุ่นจะชำระเป็นเงินกู้ ซึ่งรัฐบาลได้ลงนามข้อตกลงในหลักการและทำให้ไทยเปลี่ยนสถานะจากเจ้าหนี้กลายเป็นลูกหนี้ แต่ก็เป็นการเข้าใจของทางญี่ปุ่นว่าการกู้ยืมเงินก็เหมือนการได้เงิน ในทางกลับกันไทยต้องการให้ญี่ปุ่นชำระหนี้แบบเงินให้เปล่าที่ไม่ต้องมีข้อผูกมัดใดๆ²⁴⁶ การเจรจาต่อรองขอเปลี่ยนแปลงการชำระหนี้ได้ยืดเยื้อไปจนถึงสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ที่ได้ข้อยุติปัญหาเงินเยนพิเศษ โดยญี่ปุ่นจะชำระหนี้จำนวน 9,600 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 8 ปี ในเจ็ดปีแรกชำระปีละ 1,000 ล้านบาท ส่วนปีที่แปดจะชำระ 2,600 ล้านบาท แต่ไทยต้องนำไปซื้อสินค้าทุนและบริการของคนญี่ปุ่น²⁴⁷



²⁴⁶ ยูจิ มิซูกามิ. “การอภิปรายในรัฐสภาญี่ปุ่น เรื่อง การแก้ไขปัญหาเงินเยนพิเศษระหว่างไทย-ญี่ปุ่น,” ใน วารสารเครือข่ายญี่ปุ่นศึกษา ปีที่ 3 ฉบับที่ 1 (2556): 20-22.

²⁴⁷ Ibid, หน้า 26.



รูปภาพ 25 แผนที่เส้นทางรถไฟในปี พ.ศ. 2490
 ที่มา กรมรถไฟ, งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี (ม.ป.ท., 2490), หน้า 14.

5.2 การฟื้นฟูระบบรางหลังสงครามโลกครั้งที่ 2

การที่อังกฤษได้บังคับให้รัฐบาลไทยซื้อทางรถไฟสายพม่า-ไทย รวมถึงการเรียกร้องค่าปฏิกรรมสงครามของอังกฤษที่ให้ไทยชดใช้ด้วยข้าวจำนวน 1.5 ล้านตัน หรือเทียบเป็นเงิน 740 ล้านบาท²⁴⁸ ซึ่งในยุคที่ผ่านๆมาอังกฤษเป็นผู้ให้กู้ยืมเงินเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ในช่วงสมบูรณาญาสิทธิราช ส่งผลให้ฐานทางการเงินของกลุ่มทุนระบบรางของรัฐได้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม รวมถึงปฏิสัมพันธ์อันดีกับอังกฤษในเรื่องการพัฒนากระบวนราง แม้สหรัฐอเมริกาได้ก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำการฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังสงครามโลกและได้ให้ความช่วยเหลือกับไทยอย่างมาก แต่ภายหลังจากที่เยอรมัน ตะวันตกและญี่ปุ่นเริ่มฟื้นตัวจากภัยสงครามก็ได้มีความพยายามเสนอเงินกู้เพื่อขยายทุนระบบรางโดยรัฐในไทยเช่นเดียวกัน ถึงกระนั้นเงินกู้ก็มักจะมาพร้อมข้อผูกพันที่ทำให้กลุ่มทุนของเจ้าหน้าที่ได้รับประโยชน์

5.2.1 ความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาและองค์การระหว่างประเทศ

สงครามโลกครั้งที่สองได้สร้างความเสียหายให้กับระบบรางไทยเป็นอย่างมาก ทางรถไฟถูกทำลายมากกว่า 40 กิโลเมตร สะพานข้ามแม่น้ำได้รับความเสียหาย 28 แห่ง สถานีรถไฟหลักถูกกระเบิด 22 แห่ง รวมถึงหัวรถจักรและรถลากอีกจำนวนมากที่ไม่สามารถใช้งานได้²⁴⁹ การฟื้นคืนระบบรางให้กลับมาใช้งานได้ดังเดิมโดยเร็วถือเป็นเรื่องยากลำบาก รวมถึงสถานะทางการคลังหลังสงครามที่ต้องจ่ายค่าปฏิกรรมสงครามด้วยข้าวแทนตัวเงิน ทำให้รัฐบาลไทยต้องแสวงหาความช่วยเหลือทางการเงินในการฟื้นฟูสาธารณูปโภคโดยเฉพาะระบบรางจากภายนอกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

การฟื้นฟูระบบรางของรัฐเพื่อให้กลับมาทำการสะสมทุนดังเดิมได้ทำงานร่วมกับทุนการเงินระหว่างประเทศอย่างใกล้ชิด จะเห็นได้จากการกู้เงินจากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา (International Bank for Reconstruction and Development) ถึง 3 ครั้ง รวมเป็นเงิน 29.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ²⁵⁰ โดยในปี พ.ศ. 2493 รัฐบาลไทยได้ขอกู้เงินจำนวน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.75 ต่อปี เพื่อซื้อหัวรถจักร ติดตั้งอุปกรณ์อาณัติสัญญาณ และฟื้นฟูโรงซ่อมรถไฟมักกะสัน เงินกู้จากองค์การระหว่างประเทศได้มาพร้อมกับเงื่อนไขการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ภายในหนึ่งปี จากเดิมที่กิจการระบบรางของรัฐอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมรถไฟ

²⁴⁸ Nicholas Tarling, "Rice and Reconciliation: the Thai-Anglo Peace Negotiations of 1945," *Journal of Siam Society* 66 Vol. 2 (1978): p. 109.

²⁴⁹ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 91-94.

²⁵⁰ กุลลดา เกษบุญชู, "ธนาคารโลกกับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย," (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), หน้า 50.

หลวง กระทรวงคมนาคมซึ่งถือเป็นหน่วยงานราชการของรัฐ เงื่อนไขเงินกู้กำหนดให้ต้องปรับเปลี่ยนเป็นองค์กรนิติบุคคลตามกฎหมาย สามารถกระทำการได้อย่างเป็นอิสระ และบริหารด้วยหลักการจัดการที่มีประสิทธิภาพ แต่ในข้อตกลงการกู้ยืมเงินก็มีได้ระบุว่าจะต้องเป็นรูปแบบรัฐวิสาหกิจ (State-owned enterprise) แต่อย่างไร²⁵¹

จากเงื่อนไขดังกล่าว รัฐบาลไทยได้ผลักดันให้กรมรถไฟหลวงแปรสภาพเป็นองค์กรอิสระ จอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ได้กล่าวถึงการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรรถไฟใหม่ว่า “...แต่เพื่อที่จะให้การรถไฟได้ดำเนินไปโดยมีความประสิทธิภาพยิ่ง การบริหารราชการการรถไฟตามสากลนิยมนั้นย่อมใช้วิธีจัดการรถไฟเป็นองค์กรอิสระ...ในที่สุดจึงตกลงเห็นวิธีการเช่นนี้จะนำความเจริญมาสู่กิจการของรถไฟไทยรวดเร็วยิ่งขึ้น...”²⁵² เพื่อให้องค์กรมีอิสระมากขึ้น การบริหารที่ยืดหยุ่น ซึ่งน่าจะสามารถทำกำไรได้ ต่อมารัฐสภาได้ผ่านร่างกฎหมายให้กิจการรถไฟอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟ พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงได้เปลี่ยนเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand) ทำให้กิจการรถไฟกลายเป็นทุนระบบรางโดยรัฐในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติในฐานะสถาบันการทำงานของทุนและการสะสมทุนแล้ว รัฐได้โอนทรัพย์สินและหนี้สินของกรมรถไฟหลวงไปให้การรถไฟฯ ประกอบด้วยที่ดินตามเส้นทางรถไฟและสถานี สามารถตั้งบริษัทที่การรถไฟฯ ลงทุนเองทั้งหมดหรือตั้งเป็นบริษัทร่วมทุน (joint-stock company) ได้ หากแต่ชาวต่างชาติที่ถือหุ้นต้องไม่เกินร้อยละ 49 ภายหลังจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติ รัฐบาลได้จัดสรรเงินจำนวน 30 ล้านบาทให้การรถไฟฯ เพื่อเป็นงบประมาณรายจ่าย รวมถึงการยกเว้นการเสียภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร²⁵³ ซึ่งถือว่ามีความได้เปรียบในการสะสมทุนอย่างมากเมื่อเทียบกับทุนกลุ่มอื่น

ในปี พ.ศ. 2498 ธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนาได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ไทยในการซ่อมแซมปรับปรุงระบบราง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้แทนรัฐบาลได้ลงนามในสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนาเป็นครั้งที่สอง จำนวน 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นระยะเวลา 15 ปี ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.625 ต่อปี สำหรับปรับปรุงระบบรางใหม่ ได้แก่ การเปลี่ยนรางใหม่ทดแทนของเดิมที่ใช้ประมาณ 1,400 กิโลเมตร ซ่อมหัวรถจักร ตู้โดยสาร ก่อสร้างที่ทำการและบ้านพักให้พนักงาน ซึ่งในสัญญานี้มีข้อตกลงร่วมที่เข้มงวดมากขึ้นต่างจากการกู้ยืมครั้งแรก คือ การรถไฟฯ จะต้องรายงานประจำปีและต้องให้

²⁵¹ World Bank, Loan Agreement (Railways Project) BETWEEN KINGDOM OF THAILAND AND INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, 1950.

²⁵² “พิธีมอบกิจการรถไฟแก่คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย,” ประกาศรถไฟ เฉพาะเจ้าหน้าที่รถไฟเท่านั้น เล่มที่ 5 ฉบับที่ 31 (6 สิงหาคม พ.ศ. 2494).

²⁵³ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, 2494.

ธนาคารผู้ให้กู้ยืมเงินตรวจตราความคืบหน้าของโครงการได้²⁵⁴ ธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา ยังคงเป็นแหล่งเงินทุนกู้ยืมที่สำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2504 การรถไฟฯ ได้ลงนามกู้ยืมเงินครั้งที่สามเป็นจำนวนเงินสูงถึง 22 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.75 ต่อปี ระยะเวลาการไถ่คืน 20 ปี เพื่อสร้างความทันสมัยให้กับรถไฟไทยและเพิ่มศักยภาพให้พอต่อความต้องการใช้บริการ โดยการซื้อหัวรถจักรและอะไหล่เพิ่ม เปลี่ยนรางใหม่ประมาณ 600 กิโลเมตร และก่อสร้างสะพานใหม่ทดแทนสะพานเดิมด้วยเหล็กหรือปูนที่แข็งแรง²⁵⁵

ไม่เพียงแต่ความช่วยเหลือจากองค์กรโลกบาลเท่านั้น สหรัฐอเมริกาในฐานะมหาอำนาจผู้ชนะสงครามโลกครั้งที่สองได้จัดหน่วยงานให้ความช่วยเหลือประเทศต่างๆ จำนวนมาก เช่น Economic Cooperation Administration (E.C.A.) ถูกจัดตั้งหลังสงครามโลกครั้งที่สองโดยรัฐสภาของสหรัฐอเมริกาเพื่อให้ความช่วยเหลือกับประเทศต่างๆ ได้จัดส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในระบบรางให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยหลายรายการ เช่น ถ่านโค้กหลอมเหล็กจาก จำนวน 426,317 กิโลกรัม ลูกล้อพร้อมเพลานับพันชิ้น²⁵⁶ ต่อมา E.C.A. ได้ปรับโครงสร้างองค์กรใหม่เป็น Mutual Security Agency (M.S.A.) ก็ยังคงจัดส่งเครื่องอะไหล่ให้กับการรถไฟฯหลายรายการ เช่น เหล็กเหนียว เหล็กฉาก ท่อเหล็ก แต่วัสดุหลายอย่างที่ได้รับก็เกิดความเสียหายระหว่างขนส่งบ้าง หรือได้รับอุปกรณ์ที่ไม่ตรงกับขนาดที่การรถไฟฯ ใช้ จนกระทั่ง M.S.A. ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรอีกครั้งเป็น The Foreign Operations Administration (F.O.A.) ในปี พ.ศ. 2496²⁵⁷ ซึ่งไม่พบว่าการรถไฟฯ หรือรัฐบาลได้มีการจ่ายเงินค่าส่งวัสดุจากสหรัฐอเมริกาแต่อย่างใด นอกจากนั้น F.O.A. ยังได้ซื้อเครื่องกลป้อน (Mechanical Stoker) และเครื่องดับลูกไฟรถจักร (Spark Arrester Cyclone) มูลค่า 117,869 บาท โดยไม่คิดมูลค่า²⁵⁸ อีกทั้งสหรัฐฯ ได้มีการให้ความช่วยเหลือในการอบรมบุคลากรรถไฟ โดยการจัดตั้งศูนย์กลางการอบรมส่วนภูมิภาคว่าด้วยการรถไฟ ณ เมืองลาฮอร์ ประเทศปากีสถาน ซึ่งการรถไฟฯ ได้ส่งพนักงานเข้าร่วมอบรม ทางผู้จัดอบรมได้พยายามอธิบายถึงข้อดีของระบบราง ระบบ

²⁵⁴ World Bank, Loan Agreement (Second Railways Project) BETWEEN INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT AND THE STATE RAILWAY OF THAILAND, 1955.

²⁵⁵ International Bank for Reconstruction and Development, Appraisal of the Six-Year Investment Program 1961-66 of the State Railway of Thailand, 1961.

²⁵⁶ Herbert A. Simon, "Birth of an Organization: The Economic Cooperation Administration," in Public Administration Review, Vol. 13, No. 4 (Autumn, 1953), p. 227-236.

²⁵⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.11/2. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง บริภัณฑ์และวัสดุที่สหรัฐอเมริกาส่งให้ [พ.ศ.2494-2496]

²⁵⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.11/7. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง F.O.A. ซื้อเครื่องกลป้อนจำนวน 2 ชุด กับ เครื่องดับลูกไฟรถจักร 2 ชุด ให้ประเทศไทยโดยไม่คิดมูลค่า [พ.ศ.2497-2498]

อานติสัญญาของยุโรปและอเมริกาที่ใช้ในปากีสถาน เพื่อจูงใจให้ประเทศต่างๆหันมาใช้หัวรถจักร และระบบรางของตะวันตก²⁵⁹

อีกหนึ่งหน่วยงานของสหรัฐอเมริกาที่ได้ให้ความช่วยเหลือระบบรางไทย คือ โครงการให้ความช่วยเหลือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการส่งกำลังบำรุงประเทศไทย (Special Logistics Action, Thailand: SLAT) ที่ได้ให้รางมาตรฐาน ASCE ขนาด 70 ปอนด์ พร้อมเครื่องประกอบราง และประแจทางเหล็กในปี พ.ศ. 2513 โดยกองบัญชาการทหารสูงสุดเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับรายละเอียด ส่วนการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนส่งรางและเครื่องอุปกรณ์ มีการจัดส่งรางและอุปกรณ์ 2 รอบ ดังนี้²⁶⁰

รอบที่ 1 ได้รับอุปกรณ์จากค่ายเฟรนช์พิน นครราชสีมา* เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2514 ประกอบด้วย 1. ราง 13,944 ท่อน ท่อนละ 412.776 กิโลกรัม รวม 5,777 ตัน 2. เครื่องประกอบราง 2,000 ตัน 3. เครื่องแต่งหิน 2 เครื่อง 18 ตัน

รอบที่ 2 ได้รับอุปกรณ์จากเมืองแอตแลนต้า รัฐจอร์เจีย เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2515 ประกอบด้วย 1. ราง 39,205 ท่อน น้ำหนักโดยประมาณ 16,000 ตัน 2. เครื่องประกอบราง 2,939 ทับ น้ำหนักโดยประมาณ 3,450 ตัน

องค์การระหว่างประเทศและหน่วยงานของสหรัฐอเมริกามีความพยายามอย่างยิ่งที่จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกลับมาสะสมทุนได้ดั้งเดิม โดยการให้เงินกู้ เงินให้เปล่า และมอบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบราง แต่การสะสมทุนที่เพิ่มขึ้นต้องอาศัยการขยายเส้นทางเดิมและก่อสร้างเส้นทางสายย่อยจึงจะทำให้รายได้ของการรถไฟเพิ่มขึ้น กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐจึงได้วางแผนในการขยายเส้นทางรถไฟจำนวนมากในยุคนี้

5.2.2 แผนการก่อสร้างและขยายเส้นทางรถไฟ

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ถือเป็นสถาบันที่กำหนดอำนาจของกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐ สามารถทำแผนโครงการขยายเส้นทางและระบุงการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟหรือเครื่องประกอบทางรถไฟ เมื่อคณะรัฐมนตรีเห็นชอบแผนโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ก็จะมีการพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหรือออกกฎหมายว่าด้วยการ

²⁵⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.11/6. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ศูนย์กลางการอบรมว่าด้วยการรถไฟประเทศไทย

²⁶⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ.10.2/141. เอกสารส่วนบุคคล พันเอกแสง จุลจาริตต์ เรื่อง การจัดซื้อรางเหล็กของการรถไฟแห่งประเทศไทย [20 ส.ค. 2513]

* ค่ายเฟรนช์พิน นครราชสีมา ในปัจจุบันคือ กรมทหารราบที่ 23 ค่ายสุธรรมพิทักษ์ ตั้งอยู่บนถนนโคราช-กบินทร์บุรี กม. 8

เวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางรถไฟโดยจ่ายค่าเวนคืนชดเชย แม้โครงการก่อสร้างนั้นจะไม่เกิดขึ้นจริงหรือเกิดขึ้นจริงแต่ก่อสร้างไม่สำเร็จก็ตาม การเวนคืนที่ดินล่วงหน้าเพื่อก่อสร้างทางรถไฟจึงเป็นการสะสมทุนของกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐรูปแบบหนึ่ง โดยที่ไม่ได้เกิดจากการสะสมทุนผ่านการเดินรถ ถือเป็นข้อได้เปรียบของกลุ่มทุนโดยรัฐที่สามารถออกกฎหมายเพื่อใช้ที่ดินที่รัฐเป็นเจ้าของ ส่วนกลุ่มทุนต่างชาติที่รับสัมปทานระบบรางทำได้เพียงการเช่าหรือซื้อแล้วขายคืนให้กับรัฐหลังสิ้นสุดสัญญา²⁶¹

ภายหลังจากที่ได้มีการปรับโครงสร้างองค์กรและได้รับเงินกู้จากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีแผนการก่อสร้างสถานีรับส่งสินค้าและขยายเส้นทางรถไฟเพิ่มเติมที่มีอยู่ในช่วงปี 2502-2506 เพื่อขยายการสะสมทุน ดังนี้²⁶²

1. งานก่อสร้างย่านพหลโยธิน* (ย่านรับส่งสินค้าที่บางซื่อ และ ทางเชื่อม บางซื่อ-คลองตัน)
2. งานก่อสร้างทางสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ในจังหวัดนครราชสีมา
3. งานก่อสร้างสายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรี
4. งานก่อสร้างสายสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉนวน ก่อนที่จะข้ามไปยังภูเก็ต
5. งานก่อสร้างทางคู่บ้านภาชี-แก่งคอย ในจังหวัดสระบุรี
6. งานสร้างทางสายหัวหวาย-ท่าตะโก ในจังหวัดนครสวรรค์
7. งานสร้างทางต่อจากสถานีนาทาไปสถานีหนองคาย

นอกจากนั้นยังมีแผนโครงการก่อสร้างระยะยาวปี พ.ศ. 2507-2511 ซึ่งหลายเส้นทางเป็นโครงการที่กรมรถไฟหลวงได้เคยเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 แต่ก็ยังไม่

²⁶¹ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.logistic.isuzu-tis.com/pdf/พรบ.การรถไฟแห่งประเทศไทย2494.pdf> [30 พฤษภาคม 2561]

²⁶² สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.6/58 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง รายละเอียดประกอบโครงการลงทุนของการรถไฟฯ [พ.ศ.2501]

* งานก่อสร้างย่านพหลโยธิน ในปัจจุบัน คือ สถานีรถไฟพหลโยธิน ตั้งอยู่ที่ถนนกำแพงเพชร ฝั่งตรงข้ามกับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต 2) เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อ พ.ศ. 2544 แต่ได้ถูกยกเลิกสถานีรถไฟไปเมื่อ พ.ศ. 2556 เนื่องจากต้องการใช้พื้นที่ก่อสร้างรถไฟสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-รังสิต

มีความคืบหน้า การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เสนอแผนโครงการเดิมและเพิ่มแผนโครงการใหม่²⁶³ ดังนี้

1. แผนการสร้างทางสายต่อจากท่าขุนไปภูเก็ต ระยะทาง 50 กิโลเมตร และจะดำเนินการก่อสร้างเมื่อเส้นทางสายสุราษฎร์ธานี-ท่าขุน แล้วเสร็จ วงเงิน 80,000,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี
2. แผนการก่อสร้างเส้นทางสายสุพรรณบุรี-ลพบุรี ระยะทาง 79 กิโลเมตร วงเงิน 100,000,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี
3. แผนการก่อสร้างเส้นทางสายสุพรรณบุรี-ตาก-แม่สอด ระยะทาง 415 กิโลเมตร วงเงิน 861,515,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี
4. แผนการก่อสร้างเส้นทางบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร ระยะทาง 280 กิโลเมตร วงเงิน 290,450,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี
5. แผนการก่อสร้างเส้นทางสายอุดรธานี-สกลนคร-นครพนม ระยะทาง 222,695,000 บาท จะเริ่มก่อสร้างหลังจากปี พ.ศ. 2511 ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี
6. แผนการก่อสร้างทางสายฉะเชิงเทรา-จันทบุรี-ตราด ระยะทาง 255 กิโลเมตร จะเริ่มก่อสร้างหลังจากปี พ.ศ. 2511 ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี

ความพยายามในการขยายเส้นทางรถไฟสายอีสานจากอุดรธานีไปยังหนองคาย ที่เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2472 ได้มีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงจากขอนแก่นไปยังหนองคายและนครพนมซึ่งจะสร้างแล้วเสร็จภายใน 2 ปี แต่แผนการก่อสร้างก็ถูกระงับไว้ชั่วคราว จนกระทั่งปี พ.ศ. 2477 สภากรรมการรถไฟได้นำแผนโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่เหลือเฉพาะเส้นทางขอนแก่น-หนองคาย กลับมาพิจารณาใหม่ แต่ก็ไม่มีมีการก่อสร้างอย่างเป็นทางการจนถึงปี พ.ศ. 2492 อธิบดีกรมรถไฟได้เสนอให้สร้างทางรถไฟอุดรธานี-หนองคาย อีกครั้งหนึ่ง และให้รวมงานก่อสร้างและการเวนคืนที่ดินเข้าไปในงบประมาณปี 2493 แต่ก็ถูกตัดงบประมาณจนต้องระงับโครงการออกไป ในที่สุดจึงรัฐบาลได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอโครงการสร้างทางรถไฟทั่ว

²⁶³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.6/58 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง รายละเอียดประกอบโครงการลงทุนของการรถไฟฯ [พ.ศ.2501]

ราชอาณาจักรไปยังกลุ่มทุนต่างประเทศ คือ ธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา เพื่ออนุมัติเงินกู้ในการก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน ในปี พ.ศ. 2495²⁶⁴

การสะสมทุนในระบบรางของรัฐเริ่มมีความคืบหน้าอย่างเป็นรูปธรรมโดยการก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางอุดรธานี-หนองคาย ระยะทาง 52.26 กิโลเมตร ซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถขนส่งลำเลียงยุทธโปกรณ์ให้กับค่ายทหารอเมริกาตามแนวเส้นทางรถไฟในจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี ใช้งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 4 ล้านดอลลาร์ต่อลาร์สหรัฐฯ โดยการกู้ยืมเงินจากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนาในครั้งที่สอง²⁶⁵

ปีที่เปิดใช้	เส้นทาง	ระยะทาง (ก.ม.)
2498	อุดรธานี-นาทา	49
2499	ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์-ศิริรัฐนิคม	31
2499	นาทา-หนองคาย	3.26
2506	หนองปลาตุ๊ก-สุพรรณบุรี	78
2510	ฉะเชิงเทรา-แปดริ้ว*	3

ตาราง 23 ตารางแสดงการเปิดใช้ทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่มา: Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 113-114.

กลุ่มทุนต่างประเทศได้ให้ความช่วยเหลือแก่ระบบรางไทยในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองอย่างมาก ไม่เพียงแต่แรงผลักดันจากทุนอุตสาหกรรมภายในประเทศ แต่ยังรวมถึงการใช้ระบบรางเป็นส่วนสนับสนุนในการสร้างค่ายทหารอเมริกาในช่วงสงครามเย็นผ่านองค์การบริหารวิเทศกิจแห่งสหรัฐอเมริกา (United States Operation Mission to Thailand: USOM) ในปี พ.ศ. 2498 USOM ได้เสนอให้ไทยซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อใช้ระบบรางไทยเป็นรถไฟเพื่อการทหาร เช่น เครื่องโทรคมนาคม เครื่องล้อเลื่อนสำหรับบรรทุกถลุงและบรรทุกน้ำมัน เครื่องบินไอพ่น อุปกรณ์สะพานและรางรถไฟ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องประกวดราคาจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบที่ได้

²⁶⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.97/2. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการสร้างทางรถไฟทั่วราชอาณาจักร [พ.ศ.2493-2504]

²⁶⁵ Ichiro Kakizaki, *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways* (Bangkok: White Lotus, 2012), p. 113-114.

* ปัจจุบันสถานีฉะเชิงเทราได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ซึ่งจะแยกไปยังสถานีรถไฟปลายทางอรุณประเทศ ส่วนอีกทางไปยังสถานีบ้านพลูดาวหลวงสำหรับรถไฟทั่วไป และสามารถไปถึงสถานีรถไฟสมุทรสาครในฐานะที่เรือสำเภา

กำหนดร่วมกับองค์การบริหารวิเทศกิจ (International Cooperation Agency: ICA) ซึ่ง ICA ได้ส่งเจ้าหน้าที่มาประจำที่การรถไฟฯอยู่ก่อนหน้าแล้ว คือ Mr.Ewin ทั้งนี้ได้มีการประชาสัมพันธ์การประมูลผ่านสถานทูตไทยในต่างประเทศ²⁶⁶ โดยที่การเปลี่ยนแปลงสถานะของโครงการจากรถไฟเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลดบทบาทในงานการก่อสร้างทางรถไฟไปอย่างมาก

5.2.3 การให้ความช่วยเหลือจากเยอรมันตะวันตกและญี่ปุ่น

นอกเหนือจากการที่กลุ่มทุนอเมริกาทั้งหน่วยงานรัฐบาลและองค์การระหว่างประเทศที่สหรัฐอเมริกาเป็นผู้ก่อตั้ง ได้ให้ความช่วยเหลือกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐในการขยายเส้นทางรถไฟในช่วงหลังสงครามแล้ว ในยุคนี้ได้มีกลุ่มทุนต่างประเทศอีกสองกลุ่มที่ได้เข้ามาให้ความช่วยเหลือในการสะสมทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แก่ เยอรมันตะวันตกและญี่ปุ่น ซึ่งเป็นสองชาติที่พ่ายแพ้ในสงครามโลกครั้งที่สอง แต่ก็สามารถฟื้นฟูเศรษฐกิจให้กลับมาอยู่ในสถานะที่ให้ความช่วยเหลือผู้อื่นได้ โดยเฉพาะการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ในภาคอีสาน

เส้นทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ มีแผนการก่อสร้างมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งกลุ่มทุนต่างชาติเป็นผู้ยื่นขอสัมปทานเส้นทางสระบุรี-เชียงใหม่ แต่ก็ไม่มีความคืบหน้าแต่อย่างใด ผลจากการยื่นขอสัมปทานดังกล่าวทำให้สระบุรีถือเป็นจุดเชื่อมต่อทางรถไฟสายโคราชไปยังเมืองอื่นๆ จนกระทั่งเส้นทางแก่งคอย-เชียงใหม่ ได้ถูกบรรจุลงไปในแผนโครงสร้างทางรถไฟระยะยาวสิบสายในปี พ.ศ. 2484 หลังจากนั้นได้มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเป็นแก่งคอย-บัวใหญ่ โดยได้มีการเวนคืนที่ดินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2487 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม²⁶⁷ แผนการก่อสร้างเส้นทางดังกล่าวเพื่อต้องการแบ่งเบาภาระการขนส่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณทางลาดที่ปากช่อง ระหว่างแก่งคอยกับนครราชสีมาซึ่งมีลักษณะคอคอด โดยในช่วงแรกการรถไฟฯเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างช่วงแรกจากแก่งคอย-สุรนารายณ์ ระยะทาง 61 กิโลเมตร เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2499 และช่วงที่สองจากสุรนารายณ์-ลำานารายณ์ ระยะทาง 22 กิโลเมตร ในปีพ.ศ. 2501²⁶⁸

การขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้าง ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนเพื่อขอกู้เงินที่นอกเหนือจากการใช้งบประมาณของรัฐ โดยสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติได้พิจารณาให้รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา เพื่อการก่อสร้างระบบรางและซื้อ

²⁶⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.11/10. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การช่วยเหลือทางวัสดุของ I.C.A. ที่ให้แก่ รฟท. [พ.ศ. 2498]

²⁶⁷ “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟสายเลียบลำน้ำป่าสัก พุทธศักราช 2487,” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 61 (31 ธันวาคม 2487) หน้า1261-1263.

²⁶⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/4. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2506]

เครื่องล้อเลื่อน เฉากเช่นเดียวกับการกู้เงินเพื่อขยายเส้นทางรถไฟขอนแก่น-อุดรธานี แต่สถานะทางการเงินของการรถไฟฯก็ไม่อยู่ในฐานะที่จะกู้เงินได้อีก เนื่องจากแบกรับหนี้ที่กู้มาซ่อมแซมระบบรางทั้งประเทศในช่วงหลังสงครามจำนวนมาก ทั้งนี้การรถไฟฯได้ประมาณก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ เป็นเงิน 414,390,000 บาท โดยจะกู้จากธนาคารระหว่างประเทศฯ 175,140,000 บาท (8,340,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ) แต่เจ้าหน้าที่ของธนาคารโลกก็ไม่ได้เห็นชอบกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ จนต้องมีการจัดทำแผนและแสวงหาฐานทางการเงินใหม่²⁶⁹

หลังจากที่ถูกกลุ่มทุนการเงินสหรัฐอเมริกาปฏิเสธแผนการก่อสร้างเส้นทางแก่งคอย-บัวใหญ่ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องหาฐานทางการเงินจากทุนแหล่งใหม่ ในปี พ.ศ. 2505 รัฐบาลไทยได้เจรจาขอกู้เงินจากสถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะแห่งสหพันธ์รัฐเยอรมันตะวันตก (Kreditanstalt für Wiederaufbau: KfW)* จนกระทั่งได้รับการอนุมัติเงินกู้ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2506 วงเงิน 45 ล้านดอยช์มาร์ค หรือเทียบเท่า 225,000,000 บาท กำหนดระยะเวลาในการใช้หนี้ 18 ปี ด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.5 ต่อปี เพื่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ โดยจะขอเจรจาเบิกจ่ายเงินกู้เงินแบบปีต่อปี ส่วนที่ค่าก่อสร้างที่เหลือรัฐบาลจะนำเงินงบประมาณมาลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติม²⁷⁰

เมื่อได้รับการอนุมัติเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เปิดประมูลบริษัทที่ปรึกษาโครงการเพื่อทำหน้าที่สำรวจและออกแบบระบบราง โดยมีผู้ยื่นเสนอประมูลจำนวน 10 ราย รายที่เสนอราคาต่ำที่สุด คือ บริษัท Ingenieurburo Kurt Becker ซึ่งเป็นบริษัทจากเยอรมัน เสนอราคา 7,411,832.32 บาท แต่การรถไฟฯมีข้อทักท้วงว่าบริษัทที่เสนอราคาต่ำสุดไม่ได้แยกแยะระหว่างค่าบริการวิศวกรรม (Engineering Service) กับ ค่าที่ปรึกษา (Supervision) ทำให้ได้เปรียบในเรื่องราคา และมีค่าใช้จ่ายขอวิศวกรผู้ช่วยที่ผลักภาระให้การรถไฟฯต้องจ่ายเงินอีกจำนวนมาก ทำให้ข้อเสนอของบริษัทที่เสนอราคาต่ำสุดไม่เป็นไปตามที่การรถไฟฯกำหนด เห็นสมควรว่าไม่ควรรับราคาของบริษัทดังกล่าว แต่ Mr. H. Erick Bachem ซึ่งเป็นผู้อำนวยการธนาคารพัฒนาของเยอรมันตะวันตกและในฐานะผู้ให้กู้เงินได้ทำหนังสือขอความร่วมมือจากการรถไฟฯให้บริษัทเยอรมันได้การประมูลนี้ ซึ่งเมื่อคิดต้นทุนสุดท้ายโดยเปรียบเทียบ บริษัทเยอรมันก็ยิ่งแพงกว่า Sverdrup & Parcel Overseas Inc. อยู่ดี การรถไฟฯจึงเสนอขอให้มีการเจรจาลดค่าใช้จ่ายลง จนกระทั่งสามารถตกลงรายละเอียดได้ทั้ง

²⁶⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. [คค0202.9.10/1 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การกู้เงินสำหรับสายแก่งคอย-บัวใหญ่](#) [พ.ศ. 2503]

* Kreditanstalt หรือ Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) เป็นธนาคารของรัฐบาลเยอรมัน มีวัตถุประสงค์ในการปล่อยเงินกู้เพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้ประเทศต่างๆ

²⁷⁰ “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกู้เงินเพื่อโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่,” [ราชกิจจานุเบกษา](#) เล่มที่ 80 ตอนที่ 9 (25 มกราคม 2506): 3

สองฝ่าย²⁷¹ การใช้ข้อพิพาทของผู้ให้กู้เงินแทรกแซงการตัดสินใจของลูกหนี้จึงเป็นปัญหาที่คล้ายกับการปล่อยกู้เงินของกลุ่มทุนอเมริกาซึ่งเป็นผู้กำหนดเงื่อนไข โดยที่ลูกหนี้แทบจะไม่มีอิสระใดๆในการขยายเส้นทาง

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ได้มีการแบ่งงานก่อสร้างเส้นทางออกเป็นหลายช่วง โดยช่วงแรกได้เปิดประมูลการก่อสร้างจากลําสถิไปยังลําคันฉู มีผู้ยื่นประมูลจำนวน 5 ราย ซึ่งผู้ยื่นประมูลทั้งหมดเป็นบริษัทจากเยอรมัน โดยมีตัวแทนในประเทศไทยเป็นผู้ยื่นขอเสนอราคาแทน พร้อมทั้งได้รับการรับรองจากบริษัทที่ปรึกษา ดังนี้²⁷²

ผู้เข้าประกวดราคา	ตัวแทนในประเทศไทย ที่มียื่นซอง	ราคาที่เสนอ
ร่วมทุนระหว่าง Philipp Holzmann AG และ Siemens Bauunion GmbH	T.T. Chen	115,272,409.00
ร่วมทุนระหว่าง Zublin AG และ Hochtief AG	Berli Jucker & Co	66,819,389.30
Joint Venture Gebhard Hinteregger KG and Heilmann & Littmann Bau AG	The Gulf Marketing Co.	115,635,063.16
Strabag Bau AG	Sino Siam Commercial Co. Ltd.	121,821,510.00
Joint Venture Beton & Monierbau GmbH and Julius Berger AG	Bangkok Engineering Co. Ltd.	156,102,011.80

ตาราง 24 ตารางแสดงผู้เข้าประกวดราคาการรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ช่วงลําสถิ-ลําคันฉู

ที่มา: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/8 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]

คณะกรรมการพิจารณาการสร้างทางรถไฟมีมติให้ทำสัญญาจ้างเหมากับผู้ที่ยื่นราคาต่ำสุดคือ บริษัทร่วมทุน Zurlin AG & Hochtief มีกำหนดเวลาในการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 20 เดือน โดยจะจ่ายค่าจ้างเหมาเป็นเงินดอยซ์มาร์ค 73% และ เงินบาท 27%²⁷³ แต่กระนั้นการพิจารณาว่าผู้ใดจะชนะการประมูลจะต้องผ่านความเห็นจากบริษัทที่ปรึกษาเยอรมันเสียก่อน ซึ่ง Kurt Becker

²⁷¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/3 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การสอบราคาค่าธรรมเนียมและค่าบริการ Consulting Service สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ระหว่างลําสถิ-ลําคันฉู [พ.ศ. 2506]

²⁷² สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/8 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]

²⁷³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/7 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง บันทึกการรับซองและเปิดซองประกวดราคา [พ.ศ. 2507]

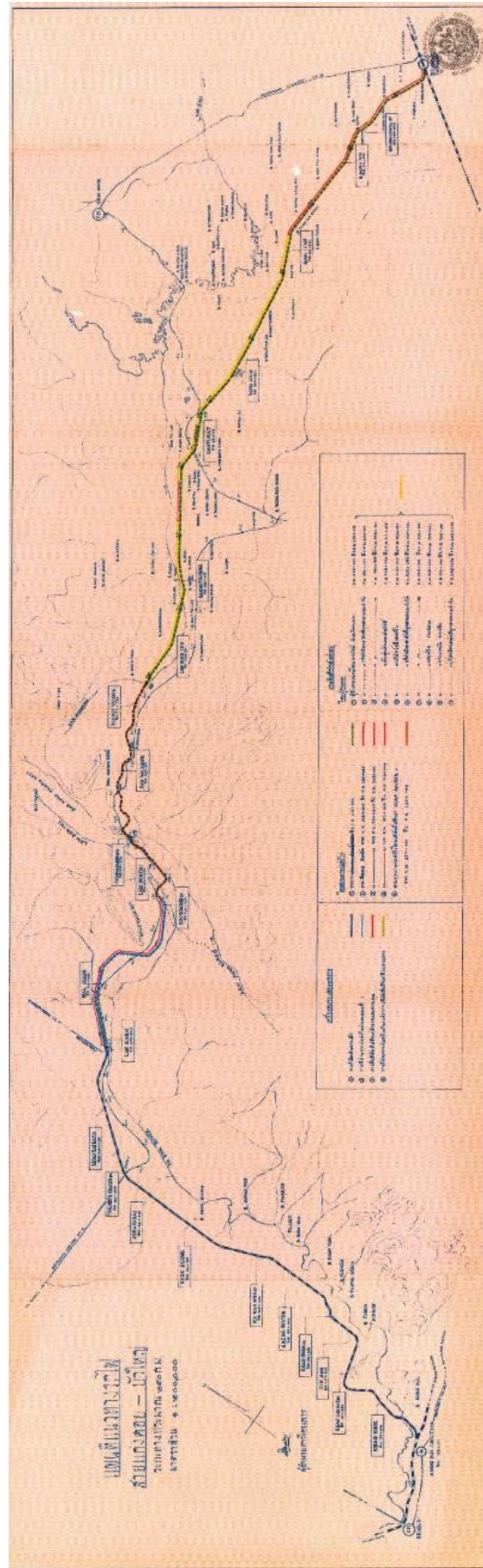
มองว่า Zublin AG & Hochtief เสนอราคาที่ต่ำกว่าความเป็นจริง (too-low-bid) และมองว่าควรพิจารณาข้อเสนอของ Joint-venture Holzmann / Siemens Bauunion และ Hinteregger / Heilmann & Littmann ซึ่งเป็นสองผู้เสนอราคาที่ถูกน้อยกว่าแต่สมเหตุสมผล แม้จะมีการทักท้วงจากบริษัทที่ปรึกษาแต่การรถไฟก็ยังคงเดินหน้าในการทำสัญญาว่าจ้างกับผู้ชนะการประมูล

เมื่อถึงกำหนดที่ต้องทำสัญญาจ้าง บริษัทร่วมทุน Zublin AG & Hochtief ได้ทำหนังสือถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ว่ามีการคำนวณราคาเสนอประมูลผิดพลาด ต่ำไป 32,908,000 บาท ซึ่งราคาที่เสนอประมูลควรจะเป็น 99,727,389.30 บาท และขอเจรจากับการรถไฟในการที่ขอเพิ่มค่าก่อสร้าง ซึ่งการรถไฟเห็นต่างว่าไม่ควรมีการเจรจา เพราะการเปิดเจรจาอาจทำให้การรถไฟเสียสิทธิเรียกค่าเสียหาย เมื่อไม่สามารถตกลงกันได้บริษัทจึงร้องไปยังศาลอนุญาโตตุลาการ (Court of Arbitration) ของสภาการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce) ในกรุงปารีส เพื่อขอไกล่เกลี่ยราคาค่าก่อสร้างที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในที่สุดทั้งสองฝ่ายได้เลิกสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2507 โดยให้คืนเงินประกันแก่บริษัทผู้ชนะการประมูล²⁷⁴ จะเห็นได้ว่าแม้คู่แข่งในการประมูลแข่งขันจะเป็นกลุ่มทุนชาติเดียวกัน แต่ก็ยังคงเกิดความขัดแย้งในเรื่องรายละเอียดการประมูล จนทำให้กลุ่มทุนโดยรัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพิ่ม

จากปัญหาดังกล่าว แม้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องการสร้างทางรถไฟช่วงลำานารายณ์-บัวใหญ่ เอง แต่ก็ต้องยึดมติคณะรัฐมนตรีที่ให้ใช้วิธีการเปิดประมูลทั่วไปแบบไม่จำกัดเฉพาะบริษัทจากเยอรมัน จนได้ข้อสรุปว่าให้มีการแยกประกวดราคางานจัดซื้อต่างๆสำหรับเส้นทางสายแก่งคอย-บัวใหญ่ เช่น การประกวดราคาซื้อรางและเครื่องประกอบราง มีบริษัท Krupp Eisenhandel GmbH. เป็นผู้ประกวดราคาที่ได้ใกล้เคียงกับเงื่อนไขที่การรถไฟกำหนดไว้มากกว่ารายอื่นและเป็นผู้เสนอราคาต่ำที่สุด ส่วนการประกวดราคาซื้อสะพานเหล็ก 5 ช่วง มีบริษัท Ferrostaal AG. เป็นผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว ทำให้เป็นผู้ชนะการประมูล แต่ราคาที่เสนอมาก็แพงกว่าที่การรถไฟเคยจัดซื้อ จนผู้แทนสถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะแห่งสหพันธรัฐเยอรมันตะวันตกเสนอให้ยกเลิกการประกวดราคากับ Ferrostaal AG. แต่ก็แนะนำให้ใช้วิธีการประกวดราคาสากลต่อไปในการประกวดราคาก่อสร้างทางรถไฟ²⁷⁵

²⁷⁴ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/8 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]

²⁷⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/8 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]



รูปภาพ 26 แผนที่แนวทางการไฟฟ้าแรงคอกย-บัวใหญ่ ระยะทางประมาณ 250 ก.ม.
ที่มา สำนักทองคหมายเขตทุ่งชาติ ผจ. คค. 0202/218

ผลจากข้อเสนอแนะของผู้แทนสถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะแห่งสหพันธรัฐเยอรมันตะวันตก นำไปสู่การยกเลิกการประกวดราคาซื้ออุปกรณ์การสัญญาณและโทรคมนาคม แล้วทำการซื้อโดยตรงจากบริษัทผู้ผลิตแทนการซื้อจากบริษัทการค้าที่ร่วมประกวดราคา เพื่อประหยัดเงินงบประมาณและส่วนต่างที่ต้องเสียให้กับตัวกลาง ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยยึดข้อเสนอแนะจากผู้แทนสถาบันเครดิตฯ เพียงส่วนเดียวและไม่ได้ใช้การประกวดราคาสากลมากนัก ในการประกวดราคาก่อสร้างทางรถไฟแก่งคอย-บัวใหญ่ ช่วงลำสนธิ-ลำคันทน์ ครั้งที่สอง การรถไฟฯ ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขที่จำกัดเฉพาะบริษัทเยอรมัน ทำให้มีผู้ยื่นเสนอราคา 20 ราย ทั้งบริษัทเก่าแก่และบริษัทที่เพิ่งตั้งขึ้นใหม่ แต่เงื่อนไขสำคัญที่สุดคือต้องเคยทำงานก่อสร้างขนาดใหญ่มาแล้ว 7 ปีขึ้นไป ทำให้มีกลุ่มทุนก่อสร้างต่างชาติที่ผ่านคุณสมบัติเพียง 8 ราย ได้แก่²⁷⁶

1. บริษัท Ohbayashi Gumi, Ltd. ของญี่ปุ่น โดย บริษัทมิตรชุกชุกซันไกชา (ประเทศไทย) จำกัด เป็นตัวแทนยื่นเสนอราคา
2. Joint Venture Zueblin-Hochtief AG. ของเยอรมัน ซึ่งเป็นผู้ชนะการประมูลคราวก่อน
3. BES Engineering Corporation ของไต้หวัน
4. Joint Venture Philip Holzmann AG / Siemens Bau Union ของเยอรมัน
5. บริษัทคริสเตียนีและเนลสัน (ไทย) จำกัด (ไทย)
6. Societe Francasise D'Enterprises De Dragages Et Travaux Public ของฝรั่งเศส
7. Strabag Bau AG. ของเยอรมัน
8. Morrisen-Knudsen of Asia, Inc. ของอเมริกา

แม้จะมีการยื่นเสนอราคาแล้ว แต่ความขัดแย้งในทางเทคนิคยังคงมีอยู่เช่นเดิม บริษัทฮาซามะกูมิ (Hazama-Gumi, Ltd.) ของญี่ปุ่น ได้ใช้แบบฟอร์มคำประกันผิดใบ ทำให้ไม่ผ่านคุณสมบัติการประกวดราคา แต่ก็ได้รับคำทักท้วงจากประธานอนุกรรมการควบคุมการจัดซื้อและจ้างเหมา ให้นำไปเปลี่ยนเป็นแบบฟอร์มที่ถูกต้องและยื่นใหม่ได้ทันเวลา คณะอนุกรรมการฯ เห็นสมควรผ่อนผันให้เนื่องจากไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย²⁷⁷ ต่อมาได้มีการพิจารณารายละเอียดข้อเสนอร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาโดยเลือกจากผู้ที่ยื่นราคาต่ำที่สุด ที่ประชุมจึงมีมติให้ทำ

²⁷⁶ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/9 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]

²⁷⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค0202.9.10/16 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ระเบียบวาระประชุมคณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟ สายแก่งคอย-บัวใหญ่ ครั้งที่ 1/2508 [พ.ศ. 2508]

สัญญาจ้างเหมาก่อสร้างทางรถไฟช่วงลำานารายณ์-ลำาคันธู กับบริษัทฮาซามะกุมิของประเทศญี่ปุ่น แต่ได้มีการขอปรับลดจากที่เสนอราคาในตอนแรก 73,167,594 บาท ลดลงเหลือ 72,549,200 บาท โดยกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายใน 20 เดือน²⁷⁸ การประกวดราคาครั้งนี้ถือว่าได้บริษัทที่ก่อสร้างถูกกว่าบริษัทเยอรมันที่ชนะการประกวดราคาครั้งแรกประมาณ 27 ล้านบาท



²⁷⁸ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ คค0202.9.10/17 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ระเบียบวาระประชุมคณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟ สายแก่งคอย-บัวใหญ่ ครั้งที่ 2/2508 [พ.ศ. 2508]



รูปภาพ 27 แผนที่การย้ายทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ระหว่างสถานีเจาหินดาด-ที่หยุดรถไฟทุ่งตาแก้ว เพื่อหนีน้ำท่วมตามโครงการชลประทาน ที่มา สำนักทองตมหายเหตุแห่งชาติ ผง. คค. 0202/222

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟแก่งคอย-บัวใหญ่ ช่วงลำสนธิ-ลำคันฉู จึงมีลักษณะที่กลุ่มทุนต่างชาติทับซ้อนกัน กล่าวคือ ที่ปรึกษาโครงการก่อสร้างซึ่งมีหน้าที่พิจารณาและกลั่นกรองโครงการเป็นบริษัทเยอรมัน ส่วนงานก่อสร้างเส้นทางเป็นของบริษัทญี่ปุ่น ส่วนกลุ่มทุนระบบรางของรัฐไทยทำหน้าที่เพียงการจัดประกวดราคา ไม่ได้มีหน้าที่ในการก่อสร้างเส้นทางเหมือนในอดีตที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามแม้บริษัทผู้รับงานก่อสร้างทางรถไฟมีความตั้งใจในการก่อสร้างเป็นอย่างมาก การก่อสร้างมีความคืบหน้าและได้รับความร่วมมือจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นอย่างดี แต่ก็เกิดอุทกภัยบริเวณลำน้ำป่าสักเป็นวงกว้างในช่วงปี พ.ศ. 2507-2508 ทำให้รัฐบาลต้องการสร้างเขื่อนเพื่อป้องกันน้ำท่วม ทั้งนี้เขื่อนที่จะสร้างขึ้นมาจะทำให้เส้นทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ จมอยู่ใต้น้ำเป็นระยะทางยาวกว่า 45 กิโลเมตร เป็นเหตุให้ต้องยกเลิกทางรถไฟดังกล่าวและต้องย้ายแนวทางรถไฟไปที่แห่งใหม่ โดยมีค่าใช้จ่ายจำนวน 111.3 ล้านบาท²⁷⁹ การก่อสร้างได้กลับมาเริ่มอีกครั้งที่ปี พ.ศ. 2508 จนกระทั่งการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดเดินรถไฟได้ในปี พ.ศ. 2510 รวมค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 531,381,303.98 บาท

ปีที่เปิดใช้	เส้นทาง	ระยะทาง (ก.ม.)
2499	แก่งคอย-สุระนารายณ์	60.7
2499	ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์-ศิริรัฐนิคม	31
2504	สุระนารายณ์-ลำนารายณ์	23
2510	ลำนารายณ์-บัวใหญ่	167.1
รวม		281.8

ตาราง 25 ตารางแสดงการเปิดใช้งานรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่

นอกจากนี้กลุ่มทุนการเงินเยอรมันยังได้มีปฏิสัมพันธ์ร่วมกับกลุ่มทุนก่อสร้างเยอรมันที่จดทะเบียนในไทย โดยมีการหารือระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับ ออดอฟ ลิงค์ (Dr. Adolf Link) และ ปีเตอร์ ก็อตชาลด์ (Peter Gottschald) รองผู้จัดการใหญ่ บริษัท บี. กริม แอนด์โค (B. Grimm and Co.)* ในปี พ.ศ. 2510 ได้มีการเสนอแผนการช่วยเหลือทางการเงินกับประเทศไทย ผ่านสถาบัน

²⁷⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ คค0202.9.10/19 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ระเบียบวาระประชุมคณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟ สายแก่งคอย-บัวใหญ่ ครั้งที่ 4/2508 [พ.ศ. 2508]

* B. Grimm and Co เป็นบริษัทเก่าแก่และเป็นผู้บุกเบิกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในไทยโดย Bernhard Grimm เกษียณกรชาวเยอรมัน กับ Erwin Mueller ชาวออสเตรีย เริ่มจากการทำธุรกิจค้าขายเคมีภัณฑ์ ต่อมาได้รับสัมปทานชุดคลองรังสิตร่วมกับตระกูลสนิทวงศ์ การก่อสร้างระบบโทรเลข ระบบโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศ หลังจากนั้น Herbert Link ลูกชายของ Adolf Link ได้สืบทอดกิจการต่อ โดยที่ลูกชายอีกคน คือ Gerhard Link ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกงสุลกิตติมศักดิ์ประจำนครฮัมบูร์กและได้ระดมทุนจากเยอรมันให้กับบริษัท รวมถึงการร่วมกับบริษัทอิตาเลียนไทยในการวางระบบรถไฟฟ้า BTS

เครดิตเพื่อการบูรณะและพัฒนาซึ่งพร้อมปล่อยกู้ให้การรถไฟฯราว 20 ดอยซ์มาร์ค หรือประมาณ 100 ล้านบาท เพื่อแลกกับการซื้อรถจักรดีเซลเยอรมัน ที่มีทั้งรถจักรดีเซลไฮดรอลิกและดีเซลอีเลคทริก²⁸⁰ หลังจากนั้นได้รับความสนใจจากรัฐบาลเยอรมันตะวันตก โดย Mr. Erich Bachen ผู้แทนจากสถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะและพัฒนา ที่เสนอการให้เงินกู้ในระยะยาวเพื่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2515²⁸¹

หลังจากที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่นได้ลงนามในข้อตกลงการแก้ไขปัญหาเงินเยนพิเศษ (Agreement between Japan and Thailand Concerning Settlement of “Special Yen Problem”) ในปี พ.ศ. 2498 นอกเหนือจากการชำระหนี้ทั้งหมดจำนวน 5,400 ล้านเยน ญี่ปุ่นได้ตกลงที่จะสนับสนุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในรูปแบบการลงทุนของเอกชน สินค้าทุน และแรงงาน ชาวญี่ปุ่น วงเงิน 9,600 ล้านเยน²⁸² ส่งผลให้ญี่ปุ่นกลับเข้ามามีบทบาทในไทยภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนั้นทุนญี่ปุ่นยังได้เข้ามาเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงลำสนธิ-ลำคันฉู และเป็นฐานทางการเงินให้กับกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐเพื่อพัฒนาระบบราง เช่นเดียวกับกลุ่มทุนการเงินอเมริกาและเยอรมันตะวันตก

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการกู้เงินจากธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกแห่งญี่ปุ่น (Japan Export-Import Bank: JEXIM) ในปี พ.ศ. 2512 จำนวนเงิน 2,835,885,754 เยน หรือเท่ากับ 163,630,608 บาท ด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.75 ต่อปี และต้องชำระหนี้เงินกู้ภายในระยะเวลา 15 ปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายการจัดซื้อตามโครงการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทยในส่วนที่ต้องชำระเป็นเงินเยน²⁸³

5.3 การสิ้นสุดของกลุ่มทุนระบบรางเอกชน

กลุ่มทุนระบบรางเอกชนที่ได้รับสัมปทานระบบรางในสมัยรัชกาลที่ 5 ไม่ว่าจะเป็นรถไฟปากน้ำ รถไฟแม่กลอง รถรางในกรุงเทพฯ และรถไฟสายบางบัวทอง ต่างก็ประกอบกิจการมาเป็น

²⁸⁰ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค. 0202.9.11/32. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ผลการหารือกับเจ้าหน้าที่ธนาคารโลกและบันทึกการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ รฟท. กับ ดร.ลิงค์ [พ.ศ. 2510]

²⁸¹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค. 0202.9.7/11. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ที่มาของเงินสำหรับโครงการลงทุนของการรถไฟ [พ.ศ.2502-2505]

²⁸² The George Washington University. *Agreement between Japan and Thailand Concerning Settlement of “Special Yen Problem”* [Online]. 1955. Available form: <https://www2.gwu.edu/~memory/data/treaties/Thailand.pdf> [May 1, 2018]

²⁸³ “ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกู้เงินจากธนาคารเอ็กซ์พอร์ต-อิมพอร์ตแห่งญี่ปุ่นและกลุ่มธนาคารพาณิชย์ญี่ปุ่น เพื่อการจัดซื้อตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย,” *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 86 ตอนที่ 95 (1 พฤศจิกายน 2512): 2.

ระยะเวลาหลายสิบปีและสามารถทำกำไรได้เป็นจำนวนมาก ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองก็ได้รับความเสียหายน้อยกว่าระบบรางของรัฐ อย่างไรก็ตาม สัญญาสัมปทานที่ได้รับกำลังจะสิ้นสุดลงในยุคนี้ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่กลุ่มทุนระบบรางเอกชนซึ่งมีบทบาทนำต้องเกิดการเปลี่ยนแปลง

5.3.1 การซื้อรถไฟสายปากน้ำและสายแม่กลองของกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐ

กลุ่มทุนต่างชาติต่างมีลักษณะการถือหุ้นและบริหารงานในบริษัทระบบรางต่างชาติแบบคาบเกี่ยวกัน กล่าวคือ บริษัท สยามอิเลคทริคคอร์ดปอเรชั่น ที่ประกอบกิจการไฟฟ้าและรถรางขนาดใหญ่ในกรุงเทพฯ ได้ถือหุ้นใน บริษัท รถไฟปากน้ำ จำกัด ส่วนโรมัส เฮวาร์ด เฮส์ (Thomas Heyward Hays) ผู้จัดการของบริษัทรถไฟปากน้ำยังได้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท รถไฟแม่กลอง จำกัด²⁸⁴ กิจการของกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติสามารถทำรายได้เป็นอย่างดีทุกเส้นทาง

แต่หลังจากที่รถไฟสายกรุงเทพ-ปากน้ำ ซึ่งถือเป็นรถไฟสายแรกที่เปิดเดินรถในสยาม ได้ให้บริการมาเป็นระยะเวลาหลายสิบปี จนกระทั่งจะครบกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 50 ปี ในปี พ.ศ. 2479 กลุ่มทุนระบบรางต่างชาติโดยบริษัทรถไฟปากน้ำจำกัดได้พยายามขอต่อสัมปทานรถไฟสายปากน้ำ โดยมีเงื่อนไขว่าถ้าหากได้รับกฤษฎาขยายสัมปทานจะดำเนินการติดตั้งการเดินรถด้วยกระแสไฟฟ้าทั้งสาย ในตอนแรกคณะกรรมการรถไฟมีแนวโน้มที่จะต่อสัมปทานออกไปอีกแปดปี แต่ท้ายที่สุดคณะกรรมการรถไฟก็ไม่เห็นด้วยที่จะให้มีการขยายสัมปทานพร้อมทั้งได้เตรียมการซื้อกิจการรถไฟปากน้ำ เพื่อจะสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณช่วงสถานีรถไฟบางจากถึงคลองเตย²⁸⁵

การที่บริษัทรถไฟปากน้ำไม่สามารถขอขยายสัมปทานออกไปได้ ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญต่อกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติที่ให้บริการรถไฟและรถรางในเส้นทางที่เหลือ อีกทั้งรัฐบาลได้ลงทุนการก่อสร้างถนนกรุงเทพ-ปากน้ำ ขนานกับทางรถไฟและได้วางแผนการเดินรถประจำทางโดยบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด* ซึ่งเป็นบริษัทของกระทรวงเศรษฐการ หากการเจรจาซื้อกิจการล้มเหลว²⁸⁶ เบื้องต้นได้มีการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของบริษัทรถไฟปากน้ำในราคา 570,000 บาท แต่รัฐบาลได้ต่อรองมูลค่าจนเหลือเพียง 350,000 บาท ซึ่งบริษัทรถไฟปากน้ำไม่มีทางเลือกอื่น จึงต้องขาย

²⁸⁴ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968* (White Lotus: Bangkok, 2015), p. 100.

²⁸⁵ "Port of Bangkok. New Site on East Bank of River.," *The Straits Times* (August 20, 1935): 4.

* บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด (Aerial Transport of Siam Co., Ltd.) ให้บริการการบินพาณิชย์ในประเทศและเดินรถโดยสารทางไกล หลังสงครามโลกครั้งที่สองได้เปลี่ยนสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจและแยกกิจการการบินออกจากบริษัท พร้อมทั้งเปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด หรือ "บขส." ที่รู้จักกันในปัจจุบัน

²⁸⁶ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 69.

ทรัพย์สินในราคาต่ำมาก หลังจากที่มีการตกลงราคากันได้ กรมรถไฟได้เข้าควบคุมกิจการและเดินรถไฟโดยใช้พนักงานของหน่วยงานตนเอง²⁸⁷ ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่สอง ได้ลดระยะทางลงเหลือจากหัวลำโพงไปยังสถานีบางจาก

สัมปทานที่จะสิ้นสุดรายต่อไป คือ รถไฟสายแม่กลองและท่าจีน ซึ่งบริษัท รถไฟแม่กลอง จำกัด เป็นผู้รับสัมปทานและทำการเดินรถทั้งสองเส้นทาง โดยสัญญารถไฟสายคลองสาน-ท่าจีน จะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2484 ส่วนรถไฟสายบ้านแหลม-แม่กลอง จะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2488 ผลจากการกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติไม่สามารถขอขยายสัมปทานรถไฟสายปากน้ำได้ ส่งผลให้กลุ่มทุนเสนอขายทางรถไฟและทรัพย์สินของบริษัทให้กับรัฐบาลในราคา 2 ล้านบาท ซึ่งรัฐบาลได้มติให้ซื้อในราคาดังกล่าวในปี พ.ศ. 2489 แม้ในตอนแรกจะพยายามต่อรองให้เหลือเพียง 1,020,000 ล้านบาท²⁸⁸ เนื่องจากขณะนั้นรัฐบาลต้องการใช้ทางรถไฟทั้งสองเส้นทางเพื่อการสงครามและหลีกเลี่ยงการถูกฟ้องร้องจากการซื้อที่ไม่เป็นธรรม ต่อมากรมรถไฟได้เข้าดำเนินกิจการแทนกลุ่มทุนต่างชาติและให้บริการมาจนถึงปัจจุบัน²⁸⁹

5.3.2 การเข้าดำเนินกิจการระบบรางและโรงไฟฟ้าของกลุ่มทุนโดยรัฐ

ช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง คณะราษฎรได้มีนโยบายเศรษฐกิจที่ให้คนไทยเป็นเจ้าของกิจการมากขึ้น ซึ่งรวมถึงการขนส่งคมนาคมที่ได้ให้สัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางแก่กลุ่มคนไทยที่เป็นฐานทางเศรษฐกิจให้แก่คณะผู้ก่อการ เช่น กิจการรถเมล์ของนายเลิศ เศรษฐบุตร นอกจากนั้นยังมีรถสามล้อและรถสองแถวเถื่อนที่ลี้ลับรอบเดินรถในกรุงเทพ ส่งผลให้รายได้รtragของกลุ่มทุนต่างชาติลดลงอย่างมาก แม้จะมีการลดค่าโดยสารเพื่อจูงใจให้ประชาชนใช้บริการก็ตาม และด้วยการสรรจรทางถนนด้วยรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลได้ร้องขอให้บริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชัน จำกัด รื้อถอนระบบรางไฟฟ้าแบบฝังถนนแล้วเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าล้อยาง (Trolley Bus) กลุ่มทุนต่างชาติได้ยื่นเสนอแผนการเปลี่ยนรtragที่ได้รับสัมปทานเป็นรถไฟฟ้าล้อยาง แต่รัฐบาลกลับไม่อนุมัติแผนดังกล่าวแบบไม่มีสาเหตุ จนกระทั่งรัฐบาลได้ให้สัมปทานรถเมล์สายบางคอแหลมกับกลุ่มทุนเอกชนไทย ซึ่งเป็นเส้นทางเดียวกันกับรtragของกลุ่มทุนต่างชาติ²⁹⁰

²⁸⁷ Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 70.

²⁸⁸ Ichiro Kakizaki, *Ibid.*, p. 70-71.

²⁸⁹ Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins, *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968* (White Lotus: Bangkok, 2015), p. 88.

²⁹⁰ Ichiro Kakizaki, *Ibid.*, p. 83-84.

สงครามโลกครั้งที่สองในปี พ.ศ. 2488 ซึ่งสยามได้เข้าร่วมอย่างเต็มตัว ได้สร้างความเสียหายให้กับฐานทางเศรษฐกิจของกลุ่มทุนระบบรางเอกชนเป็นอย่างมาก โรงไฟฟ้าวัดเลียบของบริษัท ไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด (Thai Electric Corporation, Ltd.)* ได้ถูกเครื่องบินของฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดโจมตีจนไม่สามารถผลิตกระแสไฟฟ้าได้ จนต้องใช้เวลาในการซ่อมโรงไฟฟ้าวัดเลียบกว่าสองเดือนเพื่อให้กลับมาเดินเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าได้อีกครั้ง²⁹¹ ส่วนกิจการรถรางในกรุงเทพของกลุ่มทุนต่างชาตินั้นได้รับความนิยมน่าขึ้น เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศขาดแคลนและมีราคาสูงขึ้น ทำให้รถเมล์ต้องหยุดให้บริการชั่วคราว ในทางกลับกันกิจการรถรางกลับมารายได้ดีกว่าเดิม แต่ก็ต้องนำกำไรไปซ่อมแซมโรงไฟฟ้าวัดเลียบที่ถูกทิ้งระเบิด²⁹² ผนวกกับการที่สัมปทานของบริษัทไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่นจะสิ้นสุดลงในปี พ.ศ. 2492 ส่งผลให้รัฐบาลต้องตัดสินใจว่าจะต่อสัญญาสัมปทานหรือรับมาทำเอง

นโยบายเศรษฐกิจชาตินิยมที่ใช้มาตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง รัฐต้องการมีบทบาทนำในการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการจัดตั้งกิจการของรัฐหรือซื้อกิจการจากเอกชน นอกจากนั้นจอมพล ป. พิบูลสงคราม ที่ได้หวนกลับมาเป็นนายกรัฐมนตรีอีกครั้งในปี พ.ศ. 2490 ยังได้ใช้รัฐวิสาหกิจเป็นฐานอำนาจค้ำยันตำแหน่งของตนเอง โดยการจัดสรรให้กลุ่มที่สนับสนุนไปดำรงตำแหน่งในหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในช่วงนี้กิจการไฟฟ้ามีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในกรุงเทพเป็นอย่างมาก ไม่เพียงแต่จะใช้ในหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ ยังรวมไปธุรกิจเอกชนขนาดใหญ่ เช่น โรงปูนบางซื่อ รัฐบาลจึงได้ก่อตั้งการไฟฟ้ากรุงเทพในปี พ.ศ. 2493 เพื่อเป็นหน่วยงานที่รับกิจการไฟฟ้าต่อจากบริษัทไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่นที่ไม่มีการต่อสัญญาสัมปทาน ซึ่งรวมถึงกิจการระบบรางที่ถูกโอนกิจการไปอยู่ภายใต้การบริหารของการไฟฟ้ากรุงเทพ จึงถือเป็นการสิ้นสุดบทบาทของกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติในไทยหลังจากที่ได้สัมปทานประกอบกิจการมาเป็นระยะเวลาหลายสิบปี

5.3.3 การยกเลิกการรางของกลุ่มทุนโดยรัฐ

การขยายตัวของกิจการรถโดยสารประจำทางหรือ “รถเมล์” ส่งผลกระทบโดยตรงต่อกิจการระบบราง เนื่องจากรถเมล์เป็นคู่แข่งโดยตรงกับรถรางที่มีเส้นทางการเดินรถที่ครอบคลุมมากกว่า อีกทั้งการเดินรถยังมีการทับซ้อนในหลายเส้นทาง ทำให้รายได้ของรถรางลดลงเป็นจำนวนมาก จนถึงขั้น

* บริษัท ไฟฟ้าสยาม จำกัด ได้จดทะเบียนใหม่และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2482 ตามนโยบายเศรษฐกิจแบบไทยนิยมของจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น

²⁹¹ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย. ประวัติกิจการไฟฟ้าไทย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

http://www.egat.co.th/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=152 [30 พฤษภาคม 2561]

²⁹² Ichiro Kakizaki, *Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010* (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 97-98.

ที่ไม่สามารถทำกำไรได้ ส่งผลให้รัฐต้องการที่จะยกเลิกระบบรางในกรุงเทพและรถไฟบางเส้นทาง เพื่อก่อสร้างถนนแทน โดยมีลำดับการยกเลิกเส้นทาง ดังนี้

ปีที่ยกเลิก	เส้นทาง
2486	รถไฟบางบัวทอง
2501	รถรางสายปทุมวัน ส่วนต่อขยายเพลินจิต
2502	รถไฟสายกรุงเทพ-ปากน้ำ
2503	รถรางสายสีลม
2504	รถรางสายปทุมวันทั้งสาย
2505	รถรางสายสามเสนทั้งสาย
2506	รถรางสายบางคอแหลม
2506	รถรางสายดุสิต ช่วงสะพานดำ-สี่เสาทะเวศ
2511	รถรางสายดุสิต ช่วงสายรอบกำแพงเมือง
2511	รถไฟสายคลองสาน-มหาชัย ช่วงคลองสาน-วงเวียนใหญ่

ตาราง 26 ตารางแสดงการยกเลิกเส้นทางระบบรางของเอกชนตั้งแต่ พ.ศ. 2486-2511

ปรับปรุงจาก: Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins,

Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968 (White Lotus: Bangkok, 2015), p. 96-97.

5.4 การผูกขาดระบบรางของกลุ่มทุนโดยรัฐ

หลังจากที่รัฐได้ซื้อกิจการรถไฟและรถรางจากกลุ่มทุนต่างชาติให้เป็นของกองทุนโดยรัฐแล้ว ความพยายามในการสะสมทุนก็เป็นไปอย่างยากลำบาก ประกอบกับการที่รัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนการก่อสร้างถนนทั่วประเทศ นโยบายดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อการขายเส้นทางรถไฟและที่ดินที่ได้เวนคืนสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟเป็นอย่างมาก

5.4.1 การเปลี่ยนทางรถไฟเป็นถนนในกรุงเทพ

การพัฒนาการคมนาคมโดยเน้นลงทุนทางถนนเป็นหลักยังได้ส่งผลให้ต่อเส้นทางรถไฟที่มีอยู่ รัฐบาลได้มีแนวคิดที่จะนำเอาเส้นทางรถไฟหรือที่ดินที่เวนคืนเพื่อรอการสร้างทางรถไฟมาก่อสร้างเส้นทางถนน ในช่วงปลายปี พ.ศ. 2503 ได้มีการพิจารณาให้รื้อทางรถไฟสายคลองสาน-ตลาดพลู เพื่อสร้างถนนแทนทางรถไฟจากคลองสานไปยังวงเวียนใหญ่ กล่าวคือ ถนนเจริญรัชในปัจจุบัน²⁹³ ส่วนปี พ.ศ. 2511 รัฐบาลได้มีการเวนคืนที่ดินฝั่งธนบุรี เพื่อที่จะเชื่อมทางรถไฟสายแม่กลองกับทางรถไฟสายใต้ให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง โดยเริ่มจากสถานีชุมทางตลิ่งชันไปทางทิศใต้จนถึง

²⁹³ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. มท 1.1.1/15 เอกสารกรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย เรื่อง การพิจารณารื้อทางรถไฟคลองสาน-ตลาดพลู [15 ธ.ค. 2502-11 ส.ค. 2503]

บริเวณบ้านคลองบางพราน ซึ่งอยู่ระหว่างสถานีรางโพธิ์กับสถานีรางสะแก²⁹⁴ แต่ก็ไม่มีความคืบหน้าในการก่อสร้างทางรถไฟ จนกระทั่งเกิดแนวคิดในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดภายในกรุงเทพมหานคร ด้วยการสร้างถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก โดยการใช้พื้นที่ที่เวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟตลิ่งชันเชื่อมต่อกับสายมหาชัย

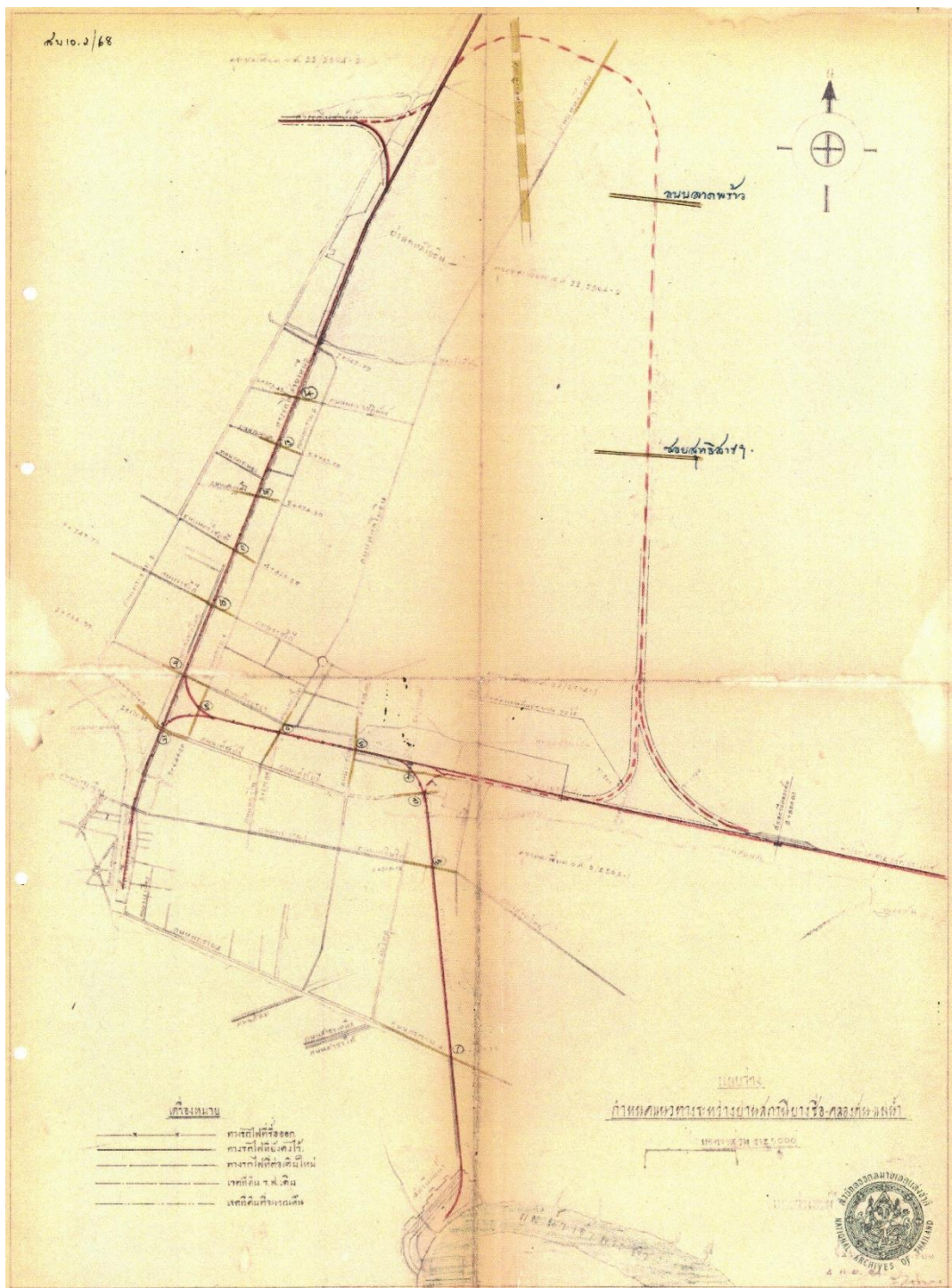
เมื่อการเดินรถไฟทั้งสายเหนือและสายใต้ที่มีปลายทางคือสถานีกรุงเทพ รวมไปถึงฝั่งตรงข้ามของสถานีกรุงเทพอันเป็นสถานีรถไฟหัวลำโพงซึ่งเป็นปลายทางของรถไฟสายปากน้ำ ทำให้เกิดความแออัดอย่างมาก ทั้งรถไฟโดยและผู้คน que เดินทางมายังกรุงเทพมหานครจำนวนมาก รวมไปถึงตลอดสองข้างทางรถไฟที่มีชุมชนแออัด ขยะสกปรกที่ขาดการจัดการจัดเก็บ ทำให้รัฐบาลมีแผนจะย้ายสถานีปลายทางไปที่อื่นเพื่อลดความแออัดของสถานีกรุงเทพ โดยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ได้เสนอแผนให้สร้างสถานีใหม่ที่บางซื่อ ซึ่งเป็นสถานีชุมทางสุดท้ายที่แยกระหว่างรถไฟสายเหนือและรถไฟสายใต้ จนมาถึงสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้มีแผนในการพิจารณาปัญหาดังกล่าว 3 แนวทาง²⁹⁵ ดังนี้

1. ย้ายสถานีรถไฟปลายทางจากหัวลำโพงไปยังสถานีรถไฟบางซื่อทั้งหมด
ค่าใช้จ่ายประมาณ 841 ล้านบาท
2. สร้างทางรถไฟยกระดับจากบางซื่อมายังหัวลำโพง โดยที่ไม่ต้องย้ายสถานีและไม่ต้องลดจำนวนขบวนรถไฟ ค่าใช้จ่ายประมาณ 121 ล้านบาท
3. สร้างสะพานให้รถข้ามทางรถไฟแบบสะพานกษัตริย์ศึกจำนวน 3 สะพาน
ค่าใช้จ่ายประมาณ 117 ล้านบาท

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

²⁹⁴ “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตเวนคืนที่ดินท้องที่อำเภอตลิ่งชัน อำเภอภาษีเจริญ อำเภอหนองแขม และอำเภอบางขุนเทียน จังหวัดธนบุรี พ.ศ. 2511,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 85 ตอนที่ 109 (22 พฤศจิกายน 2511) หน้า 1-4.

²⁹⁵ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. สบ 10.2/54 เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุลละจาริตต์ เรื่อง Transportation Economics การแข่งขันทางรถยนต์ช่วงชิงผู้โดยสารและสินค้า เริ่ม 2501, การย้ายกิจการสินค้ารถเหมาหลังและภาระจากรถไฟย่านพลโยธิน 1 ธ.ศ. 2503, การต่อสู้ของการรถไฟด้านสีมมวลชน ไม่ยอมย้ายอาคารสถานีและกิจการโดยสารจากหัวลำโพงไปยังบางซื่อ และพลโยธิน เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2502 [8 ส.ศ. 2501-1 เม.ย. 2503]



รูปภาพ 28 แผนผังกำหนดแนวทางระหว่างย่านสถานีบางซื่อ-คลองตัน-แม่น้ำ
 ที่มา สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ สบ 10.2/68

รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เลือกที่จะแก้ปัญหาความแออัดโดยการย้ายสถานีปลายทางจากหัวลำโพงไปยังบางซื่อ แต่จะต้องมีการสร้างทางรถไฟเส้นทางบางซื่อ-คลองตัน เพื่อเชื่อมกับรถไฟสายตะวันออกแทนจุดกลับรถไฟบริเวณสามเหลี่ยมจิตรลดาให้แล้วเสร็จเสียก่อน อย่างไรก็ตามการซื้อ

คืนสัมปทานรถไฟสายปากน้ำในปี พ.ศ. 2479 ประกอบกับการขาดทุนที่เพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าและการโดยสารทางรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ยกเลิกการเดินรถสายปากน้ำตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2503 เป็นต้นไป แล้วรื้อรางเดิมออกเพื่อขยายถนนพระรามสี่ที่มีช่องจราจรมากขึ้น²⁹⁶

ปีงบประมาณ	รายได้	รายจ่าย	งบดุล
2498	1,464,353	1,753,160	-288,807
2499	1,332,937	1,753,160	-420,223
2500	1,191,960	1,916,453	-724,493
2501	1,112,675	1,577,165	-464,490
2502	838,115	1,817,793	-979,678

ตาราง 27 งบรายได้รายจ่ายของรถไฟสายปากน้ำ ปี 2498-2502

ปรับปรุงจาก รายงานประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทยปี 2498-2502 ตอน 9 รถไฟสายปากน้ำ

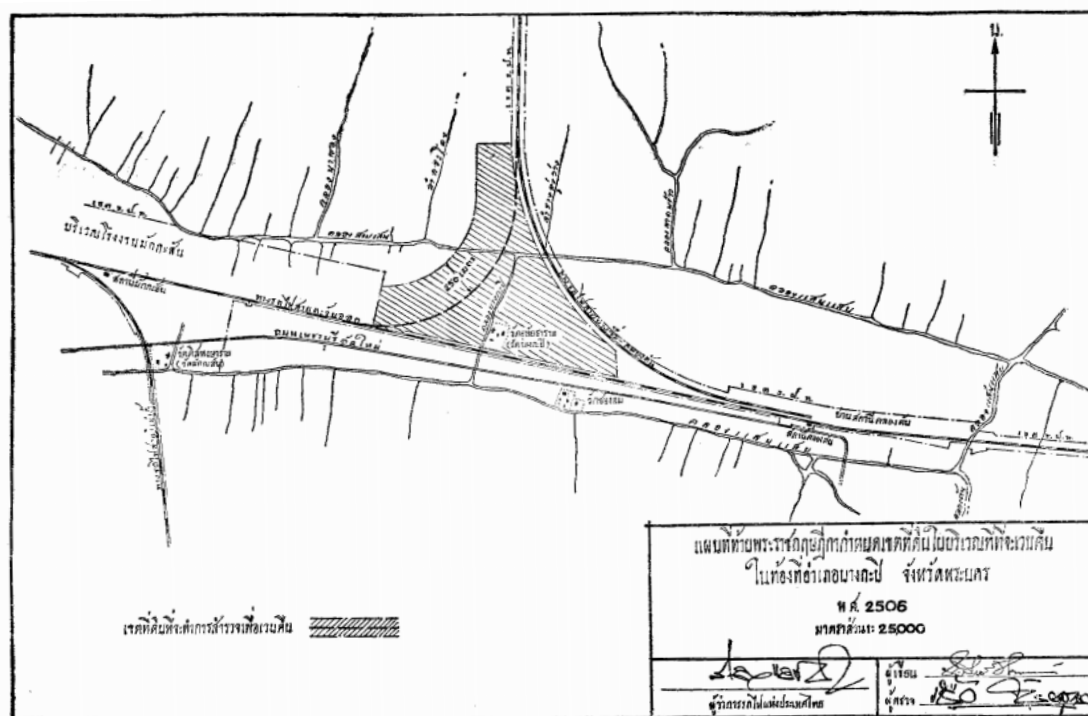
ส่วนการย้ายสถานีปลายทางไปยังบางซื่อเป็นไปอย่างล่าช้า เกิดข้อโต้แย้งในการย้ายของพนักงานและผู้บริหารการรถไฟฯ เนื่องจากทางการรถไฟฯมองว่าไม่เพียงแต่จะย้ายตัวสถานี แต่ต้องย้ายสำนักงานต่างๆที่อยู่บริเวณหัวลำโพง เช่น ที่ทำการการรถไฟฯ ตำรวจรถไฟ และหน่วยซ่อมบำรุง ซึ่งประเมินค่าใช้จ่ายในการย้ายประมาณ 692.5 ล้านบาท แต่รัฐบาลก็ไม่ได้ให้คำตอบที่ชัดเจนว่าจะดำเนินการอย่างไร แม้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับงบประมาณในการก่อสร้างย่านพหลโยธินซึ่งประกอบไปด้วยอาคารที่พักรถไฟโดยสารพื้นที่ 3,133 ตารางเมตร ชานเก็บสินค้า 16,000 ตารางเมตร และการสร้างทางเชื่อม (Loop Line) สายบางซื่อ-คลองตัน ในปี พ.ศ. 2503 จำนวน 12 ล้านบาท²⁹⁷ รวมถึงการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินบริเวณที่จะมีการสร้างทางรถไฟบางซื่อ-คลองตัน รวมถึงการเวนคืนที่ดินระหว่างโรงงานมักกะสันและสถานีรถไฟคลองตันในปี พ.ศ. 2506²⁹⁸ แต่การก่อสร้างก็เกิดการล่าช้าเป็นอย่างมาก ความเป็นหนี้ส่วนใหญ่เป็นงานดินและอาคารสินค้าย่านบางซื่อ เนื่องจากการก่อสร้างจะต้องรื้อถอนปรับปรุงถนนพหลโยธินที่จะขยายเป็นทางหลวงแบบที่ไม่ต้องหยุดรอสัญญาณ (Through Way) โดยการสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ซึ่งบริษัท Transportation

²⁹⁶ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2502 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟฯ, 2503), หน้า 84.

²⁹⁷ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.7/10 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการพัฒนาเศรษฐกิจประเภทก่อให้เกิดทรัพย์สินถาวรของชาติ

²⁹⁸ “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่อำเภอบางกะปิ จังหวัดพระนคร พ.ศ.2506” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 80 ตอนที่ 112 (19 พฤศจิกายน 2506) หน้า 719-721.

Consultants Inc. (T.C.I.)* เป็นผู้สำรวจให้กับกระทรวงคมนาคม ถ้าหากการก่อสร้างย่านพหลโยธินสำเร็จทั้งหมด จะสร้างรายได้โดยตรงให้การรถไฟโดยเฉลี่ยปีละ 144 ล้านบาท²⁹⁹



รูปภาพ 29 แนวการเวนคืนที่ดินในอำเภอบางกะปิ จังหวัดพระนคร เพื่อประโยชน์แก่การรถไฟ
ที่ดินรอบข้างประกอบไปด้วยทางรถไฟสายบางซื่อ-คลองตัน โรงงานมักกะสัน และสถานีรถไฟคลองตัน
ปัจจุบันคือที่ตั้งของสถานบันเทิงชื่อดัง RCA ศูนย์การค้า Show DC

นอกจากนั้นการที่รัฐบาลได้ระงับการให้งบประมาณก่อสร้างทางเชื่อมบางซื่อ-คลองตัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 โดยให้เหลือเฉพาะงบการขยายย่านสินค้าบางซื่อ³⁰⁰ รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร จึงได้เสนอแนวคิดการนำเอาที่ดินที่ได้เวนคืนสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟมาสร้างเป็นถนนรัชดาภิเษกในปี พ.ศ. 2516 ทำให้แผนโครงการก่อสร้างรถไฟสายบางซื่อ-คลองตัน ถูกล้มเลิกโครงการไปในที่สุด แต่การรถไฟยังถือกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณรอบข้างถนนรัชดาภิเษกและพื้นที่นอกเหนือจากการสร้างถนนมาจนถึงปัจจุบัน ขณะเดียวกันรัฐบาลมีแผนโครงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่เพื่อแบ่งเบาการจราจร

* Transportation Consultants Inc หรือ T.C.I. เป็นบริษัทอเมริกันที่องค์การบริหารวิเทศกิจ (International Cooperation Agency: ICA) ว่าจ้างให้มาออกแบบการก่อสร้างระบบขนส่งโดยเฉพาะถนนในประเทศกำลังพัฒนา ทั้งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และในลาตินอเมริกา

²⁹⁹ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. คค.0202.9.7/10 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการพัฒนาเศรษฐกิจประเภทก่อให้เกิดทรัพย์สินถาวรของชาติ

³⁰⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2500 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟฯ, 2501), หน้า 63.

ที่ติดขัดของถนนพหลโยธิน โดยบริษัทที่ปรึกษาได้เลือกช่วงดินแดง-ดอนเมือง ซึ่งมีช่องการจราจรถึง 24 ช่องทาง อีกทั้งยังได้เสนอว่าการสร้างถนนใหม่จะต้องใช้พื้นที่บางส่วนของทางรถไฟแห่งประเทศไทยย่านพหลโยธิน และได้มีการศึกษาการย้ายสถานีหัวลำโพง ผลการศึกษาพบว่าไม่ควรย้ายสถานีปลายทางจากหัวลำโพงไปบางซื่อ³⁰¹ หลังจากนั้นได้มีการก่อสร้างถนนสุขุมวิทไฮเวย์ในปี พ.ศ. 2506 โดยการสร้างถนนจากคลองสามเสนในเขตพญาไทไปทางทิศเหนือ ตัดกับถนนพหลโยธินบริเวณที่ดินของการรถไฟฯ โดยแนวของถนนสุขุมวิทไฮเวย์จะอยู่ระหว่างเส้นทางรถไฟสายเหนือกับถนนพหลโยธิน ขยายถนนรับศรีสุขบริเวณสนามบินดอนเมืองมาทางทิศใต้ แล้วไปบรรจบกับถนนพหลโยธินบริเวณลำลูกกา ที่ มีการเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2509 ซึ่งต่อมาได้กลายมาเป็นถนนวิภาวดีรังสิตในปัจจุบัน

การที่ส่วนหนึ่งของที่ดินย่านพหลโยธินถูกนำไปใช้สร้างถนนสุขุมวิทไฮเวย์ ซึ่งพาดผ่านที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยจนทำให้เกิดพื้นที่เป็นสองฝั่ง โดยฝั่งหนึ่งเป็นที่ดินผืนใหญ่กับอีกฝั่งเป็นที่ดินผืนเล็กติดกับโรงเรียนหอวัง ฝั่งที่ดินผืนใหญ่ได้มีการสร้างสวนสาธารณะในปี พ.ศ. 2518 รวมถึงการประกาศสร้างทางพิเศษในปี พ.ศ. 2525 ที่โครงการก่อสร้างจะมีแนวทางพิเศษพาดผ่านที่ดินย่านพหลโยธิน³⁰² ส่วนที่ดินผืนเล็ก กลุ่มเซ็นทรัลพัฒนาโดยตระกูลจิราธิวัฒน์ได้ขอเช่าที่ดินการรถไฟฯ เพื่อพัฒนาเป็นธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในปี พ.ศ. 2523 ซึ่งต่อมาจึงกลายเป็นห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าลาดพร้าว โรงแรมเซนทาราแกรนด์ ศูนย์แสดงสินค้าครบวงจร เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2526 การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอื่นยิ่งทำให้การย้ายสถานีปลายทางจากหัวลำโพงมายังบางซื่อเป็นไปได้ยาก แม้การรถไฟฯจะได้รับค่าตอบแทนจากการให้เช่าที่ก็ตาม

5.4.2 การเปลี่ยนโครงการก่อสร้างทางรถไฟเป็นถนนในต่างจังหวัด

นอกจากนั้นยังมีการเปลี่ยนแปลงการก่อสร้างทางรถไฟเป็นการก่อสร้างถนนในต่างจังหวัดจากแผนโครงการก่อสร้างทางรถไฟในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่สองทั้ง 10 ที่ได้ถูกชะลอออกไปเนื่องจากภัยสงครามและการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกทั้งการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของธนาคารโลกและสหรัฐอเมริกา ซึ่งในช่วงหลังให้การสนับสนุนการก่อสร้างทางหลวงมากกว่าโครงการอื่นที่มาพร้อมกับเงื่อนไขที่ให้บริการอเมริกันเป็น

³⁰¹ อัจจิโร คากิซากิ, จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศ ไทย พ.ศ. 2478-2518 (นนทบุรี: ต้นฉบับ, 2560), หน้า 206.

³⁰² “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดให้ทางสายพระโขนง-หัวลำโพง-บางซื่อ สายวงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว และสายดาวคะนอง-สะพานพุทธยอดฟ้า-มักกะสัน เป็นทางพิเศษที่จะสร้าง,” *ราชกิจจานุเบกษา* เล่มที่ 99 (1 พฤษภาคม 2525) หน้า 12.

ผู้รับเหมาก่อสร้าง³⁰³ ทำให้แผนโครงการก่อสร้างที่เคยเสนอถูกปรับเปลี่ยนเป็นการก่อสร้างทางหลวง แทนทางรถไฟ โดยเฉพาะแผนโครงการในภาคอีสาน ดังนี้

1. ทางหลวงหมายเลข 21: ตามเดิมกรมรถไฟหลวงได้เสนอแผนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟแก่งคอย-เชียงคาน-ปากลาย แต่ต่อมารัฐบาลได้เปลี่ยนแผนโครงการไปสร้างทางหลวงหมายเลข 21 โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงแรกจากพุดแก้วซึ่งใกล้กับแก่งคอย ไปยังลำน้ำรายณ์ ชัยบาดาล เพชรบูรณ์ แล้วสิ้นสุดที่หล่มสัก ช่วงที่สอง จากหล่มสักไปยังด่านซ้าย และสิ้นสุดที่เมืองเลย
2. ทางหลวงหมายเลข 22: เดิมทีในปี พ.ศ. 2472 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริที่จะสร้างทางรถไฟจากขอนแก่นไปยังหนองคายและจากอุดรธานีไปยังนครพนม จึงทรงได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟในเส้นทางดังกล่าว มีกำหนดการกันที่ดินไว้ 2 ปี แต่ก็ไม่มีความคืบหน้าในการก่อสร้างเส้นทาง จนกระทั่งครบกำหนดในปี พ.ศ. 2474 ได้มีการออกประกาศใหม่เพื่อขยายเวลาในการกำหนดเขตสร้างทางรถไฟทั้งสองสายออกไปอีก 2 ปี³⁰⁴ อย่างไรก็ตามยังคงไม่มีการก่อสร้างใดๆจนถึงปี พ.ศ. 2479 จึงได้มีการสำรวจแนวเส้นทางโดยกรมรถไฟหลวง ต่อมารัฐบาลพระยาพหลพลพยุหเสนาจึงได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างรถไฟทั้งสองเส้นทางซึ่งถือเป็นครั้งแรก³⁰⁵ แต่ก็มีมีการก่อสร้างจากขอนแก่นไปยังอุดรธานีซึ่งเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2484 ส่วนเส้นทางอุดรธานี-นครพนม ยังคงไม่มีการก่อสร้าง ความล่าช้าในการก่อสร้างได้นำไปสู่การใช้ที่ดินเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟไปสร้างทางหลวงแผ่นดินสายอุดรธานี-ธาตุนาเวง* -นครพนม³⁰⁶ ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นถนนนิตโยหรือทางหลวงหมายเลข 22

³⁰³ กุลลดา เกษบุญชู, “ธนาคารโลกกับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย,” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517), 53-55.

³⁰⁴ “ประกาศพระราชกฤษฎีกาขยายกำหนดเขตที่ดินหวงห้ามเพื่อสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากขอนแก่นไปยังจังหวัดหนองคายและนครพนม,” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 49 (10 เมษายน 2475) หน้า 9-10.

³⁰⁵ “พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ พุทธศักราช 2478,” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 53 (15 เมษายน 2479) หน้า 44-46.

* ธาตุนาเวง ปัจจุบันเป็นตำบลหนึ่งในอำเภอเมือง จังหวัดสกลนคร

³⁰⁶ อัจจิโร คากิซากิ, จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศ ไทย พ.ศ. 2478-2518 (นนทบุรี: ต้นฉบับ, 2560), หน้า 42.

3. ทางหลวงหมายเลข 23: ส่วนแผนก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร ไม่มีความคืบหน้าและปรับเปลี่ยนไปสู่การก่อสร้างทางหลวงสายชนบท-ร้อยเอ็ด-อุบลราชธานี

5.5 สรุป

ในยุคนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะกลุ่มทุนโดยรัฐได้มีบทบาทนำในระบบรางแบบผูกขาด โดยเข้าดำเนินกิจการต่อจากกลุ่มทุนต่างชาติที่สิ้นสุดสัญญาสัมปทานรถราง ดังนั้นจึงถือเป็นการสิ้นสุดบทบาทของกลุ่มทุนเอกชนต่างชาติ แต่ด้วยการที่รัฐบาลสนับสนุนการก่อสร้างถนนมากกว่าการก่อสร้างทางรถไฟ ทำให้มีการยกเลิกระบบรถรางจำนวนหลายสาย นอกจากนั้นกลุ่มทุนองค์การระหว่างประเทศได้เข้ามาเป็นฐานทางเศรษฐกิจให้กับกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐ โดยการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและอุปกรณ์ ได้แก่ หน่วยงานของสหรัฐอเมริกาและเยอรมันตะวันตก ลักษณะที่สำคัญในยุคนี้ คือ การที่กลุ่มทุนองค์การระหว่างประเทศมีการช่งชิงการให้ความช่วยเหลือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมถึงได้มีความพยายามที่แย่งงานก่อสร้างทางรถไฟออกเป็นสัญญาย่อยๆ เพื่อกระจายการประมูลงาน แต่การให้ความช่วยเหลือแบบเฉพาะเจาะจงก็ได้ก่อให้เกิดความเสียหายในการก่อสร้างทางรถไฟในบางสาย อย่างไรก็ตามในยุคนี้ก็ไม่ได้มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับ การขยายเส้นทางในยุคที่ผ่านมา ถือเป็นยุคที่ระบบรางขยายเส้นทางล่าช้าเป็นอย่างมาก

บทที่ 6

ทุนระบอบรางวัลโดยรัฐแบบแยกส่วนและความล้มเหลวของทุนต่างชาติ พ.ศ. 2515-2535

แม้กลุ่มทุนโดยรัฐจะมีบทบาทนำในระบบรางวัลไทยผ่านการรถไฟแห่งประเทศไทยในยุคที่ผ่านมา แต่ก็ยังเป็นกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำแบบที่ไม่ได้มีการขยายเส้นทางมากนัก และมักเกิดปัญหาในระหว่างการก่อสร้างเส้นทาง ด้วยเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศและประเทศอุตสาหกรรมระบบรางวัลชั้นนำ ซึ่งมีเงื่อนไขผูกพันให้ทำการศึกษาโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ทำให้รัฐบาลเห็นโอกาสที่จะแก้ไขปัญหาคาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร รวมถึงการที่รัฐตั้งหน่วยงานที่ดูแลระบบขนส่งมวลชนขึ้นมาใหม่ ทำให้กลุ่มทุนระบบรางวัลโดยรัฐไม่ได้มีแค่เพียงการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกต่อไป ในยุคนี้เกิดความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจการเมืองไทยและสถาบันทุนระบบรางวัลอย่างมาก

ท่ามกลางความตึงเครียดของธุรกิจหลักทรัพย์และตลาดหุ้นกรุงเทพในช่วงปี พ.ศ. 2509-2511 ซึ่งเป็นกิจการของต่างชาติ แต่ต่อมาก็ได้เกิดความชบเซาจนตลาดหุ้นกรุงเทพถูกยุบโดยกระทรวงการคลังและธนาคารแห่งประเทศไทย³⁰⁷ ทำให้รัฐมีความพยายามในการควบคุมธุรกิจหลักทรัพย์ มีการผลักดันให้ศึกษาการจัดตั้งตลาดหลักทรัพย์ในไทยเพื่อระดมทุนในการพัฒนาประเทศ โดยมีการวางแผนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512 ซึ่งมีความคืบหน้าอย่างค่อยเป็นค่อยไปจนกระทั่งได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2517 ถือเป็น การเตรียมความพร้อมของตลาดหลักทรัพย์ล่วงหน้าหนึ่งปี ก่อนที่จะเปิดซื้อขายหลักทรัพย์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2518 จนถึงปัจจุบัน³⁰⁸ การก่อตั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยจึงถือเป็นหนึ่งช่องทางที่ทำให้กลุ่มทุนระบบรางวัลสามารถระดมทุนได้จากในประเทศ หรือแม้แต่เมื่อรัฐวิสาหกิจขาดทุนก็สามารถเปิดขายพันธบัตรผ่านตลาดหลักทรัพย์ได้

ส่วนการออกประกาศคณะปฏิวัติในสมัยรัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร ฉบับที่ 58 ในปี พ.ศ. 2515 ถือเป็นใบเบิกทางให้กิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคที่เอกชนสามารถยื่นข้อเสนอขอรับสัมปทานจากรัฐได้ ซึ่งได้ระบุงถึงการรถไฟและการรถรางไว้ โดยได้ให้อำนาจแก่กระทรวงคมนาคมในการพิจารณาการให้สัมปทานกิจการรถไฟ ส่วนกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการ

³⁰⁷ บุญสม เกษะประดิษฐ์, “นโยบายของรัฐในการพัฒนาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ศึกษากรณี: พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ปี 2535 (สารนิพนธ์หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535), หน้า 20-12.

³⁰⁸ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, การเดินทางแห่งชีวิต: 30 ปี ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พรินต์ติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2548), หน้า 3-5.

รณรง³⁰⁹ ทั้งนี้กระทรวงและรัฐมนตรีที่มีเกี่ยวข้องจะต้องกำหนดกรอบการให้สัมปทานเอง แต่ตัวบทกฎหมายก็ไม่ได้ระบุรายละเอียดว่าจะต้องให้สัมปทานในรูปแบบใด และไม่ได้จำกัดการให้สัมปทานเฉพาะกลุ่มทุนภายในประเทศ ทำให้กลุ่มทุนต่างชาติก็สามารถยื่นขอสัญญาสัมปทานได้ ส่วนพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ไม่เพียงแต่จะเป็นกฎหมายที่เป็นรูปธรรมซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้ทุนต่างประเทศในการลงทุนในไทยแทนประกาศคณะปฏิวัติ แต่ยังส่งผลถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการลงทุนในระบบขนส่งมวลชนของรัฐซึ่งมีข้อจำกัดในเชิงงบประมาณเพื่อการลงทุน โดยในอดีตรัฐมักจะถูกยั้งลงจากองค์กรโลกบาลหรือประเทศมหาอำนาจ แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จมากนัก รวมถึง

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำครั้งใหญ่ทั่วโลกครั้งที่สองเมื่อปี พ.ศ. 2512 และการเกิดวิกฤตการณ์คลังของไทยในช่วง พ.ศ. 2523-2525 ที่รัฐใช้จ่ายเงินแบบทุ่มงบประมาณและไม่สามารถจัดเก็บรายได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ซึ่งนำไปสู่การร่อยหรอของเงินคลังที่ต่ำที่สุดอย่างไม่เคยมีมาก่อน ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2524 ซึ่งเหลือเพียง 533.1 ล้านบาท จากเดิมที่เหลือ 12,215 ล้านบาท เมื่อสิ้นปีงบประมาณ 2521 งบประมาณเพื่อการลงทุนโดยรัฐจึงถูกตัดออก³¹⁰ ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นส่งผลให้รัฐเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถยื่นข้อเสนอการลงทุนในกิจการที่รัฐเคยทำ เช่น การสร้างถนนหรือการสร้างทางรถไฟ ในขณะที่รัฐจะเป็นผู้ร่วมลงทุนในอัตราส่วนที่น้อยกว่า แม้จะเป็นการเปิดโอกาสให้เอกชนลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ แต่กลุ่มทุนก็ต้องหาแนวร่วมระดมทุนและสร้างความมั่นใจให้กับผู้ให้สัมปทาน

ความพ่ายแพ้ของสหรัฐอเมริกาในสงครามเวียดนามที่ปรากฏตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511-2512 ทำให้สหรัฐฯ ถอนกำลังรบจากเวียดนามมายังไทย แต่ก็เกิดกระแสความไม่พอใจบทบาทสหรัฐฯ ในไทย สหรัฐฯ จึงค่อยๆ ลดบทบาทความสำคัญในไทยลง³¹¹ รวมถึงการลดความช่วยเหลือในการพัฒนาระบบรางของไทย ซึ่งจากเดิมที่สหรัฐฯ และองค์กรโลกบาลเป็นผู้นำในการปฏิรูปองค์กรระบบรางของไทยให้เป็นรัฐวิสาหกิจแล้วปล่อยเงินกู้เพื่อขยายเส้นทาง ทำให้ในยุคนี้เป็นโอกาสของกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติกลุ่มใหม่ที่จะเข้ามาบทบาทในการขยายเส้นทางระบบราง ในบทนี้จะวิเคราะห์ถึงความพยายามในการสร้างกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐขึ้นมาเป็นองค์กรใหม่ ซึ่งร่วมมือกับกลุ่มทุนระบบราง

³⁰⁹ “ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58,” ราชกิจจานุเบกษา (ฉบับพิเศษ) เล่มที่ 89 ตอนที่ 15 (27 มกราคม 2515)

³¹⁰ รังสรรค์ ชนะพรพันธ์, “วิกฤตการณ์เงินคลัง 2523-2525 และบทเรียนทางการคลัง,” วารสารพัฒนบริหารศาสตร์ ปีที่ 24, ฉบับที่ 3 (กรกฎาคม 2527): หน้า 313.

³¹¹ คริส เบเกอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร, ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย (กรุงเทพฯ: มติชน, 2557), หน้า 265.

ต่างชาติ พร้อมทั้งชี้ให้เห็นถึงความล้มเหลวของความพยายามดังกล่าวที่ส่งผลให้การขยายเส้นทางระบบรางต้องล่าช้า

6.1 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยในฐานะกลุ่มทุนระบบรางของรัฐ

รัฐบาลเยอรมันตะวันตกที่ประสบความสำเร็จในการสร้างทางด่วนระหว่างเมือง (Autobahn) ได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาศึกษาปัญหาการจราจรและการขนส่งของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2514 คณะผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแผนแม่บทให้สร้างระบบขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) เพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัด³¹² แม้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีประสบการณ์ในการเดินรถรางไฟฟ้าในกรุงเทพ แต่ก็ได้มีการยกเลิกระบบรถรางไปเป็นระยะเวลาไม่นาน รัฐบาลจึงได้พยายามสร้างองค์กรใหม่ขึ้นมารองรับการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบใหม่ในอนาคต

หลังจากที่กระทรวงมหาดไทยได้ส่งเจ้าหน้าที่ไปศึกษาดูงานที่ประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีเพื่อศึกษารายละเอียดการจัดรูปแบบองค์กร³¹³ รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร ได้ออกประกาศคณะปฏิวัติจัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (Expressway and Rapid Transit Authority) ขึ้นในปี พ.ศ. 2515 เป็นองค์กรพิเศษสังกัดกระทรวงมหาดไทยเมื่อปี พ.ศ. 2513 เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การขนส่งที่จะนำไปสู่การพัฒนาประเทศ และได้รวมเอาองค์การเก็บค่าผ่านทางซึ่งทำหน้าที่จัดเก็บค่าทางหลวงเข้ารวมอยู่ในการทางพิเศษฯ โดย “ทางพิเศษฯ” ในประกาศนี้หมายถึง ทางหรือถนนที่สร้างขึ้นใหม่ในระดับพื้นดิน ได้พื้นดิน เหนือพื้นดินหรือเหนือพื้นน้ำ³¹⁴ กล่าวคือ เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจสร้างหรือให้สัมปทานทั้งทางด่วนสำหรับรถยนต์และทางพิเศษสำหรับระบบราง โดยใช้เงินกู้เป็นหลักแล้วจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อใช้หนี้คืน รวมถึงทำหน้าที่พิจารณาข้อเสนอของบริษัทต่างๆทั้งในและต่างประเทศที่ยื่นข้อเสนอมาทำงานร่วมกับการทางพิเศษฯ เช่น ขอรับทำการก่อสร้างทางด่วน ขอรับเป็นวิศวกรที่ปรึกษา ขอรับสร้างรถกระเช้า และขอสร้างรถไฟรางเดี่ยว (Monorail)³¹⁵

³¹² การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, รายงานประจำปี 2552 (กรุงเทพฯ: รักดีศรีเอท, 2552) หน้า 10.

³¹³ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, เกี่ยวกับ กทพ. [ออนไลน์]. 2561. แหล่งที่มา:

<http://new.exat.co.th/index.php/th/about-exat/ประวัติ-กทพ.html> [10 เมษายน 2561]

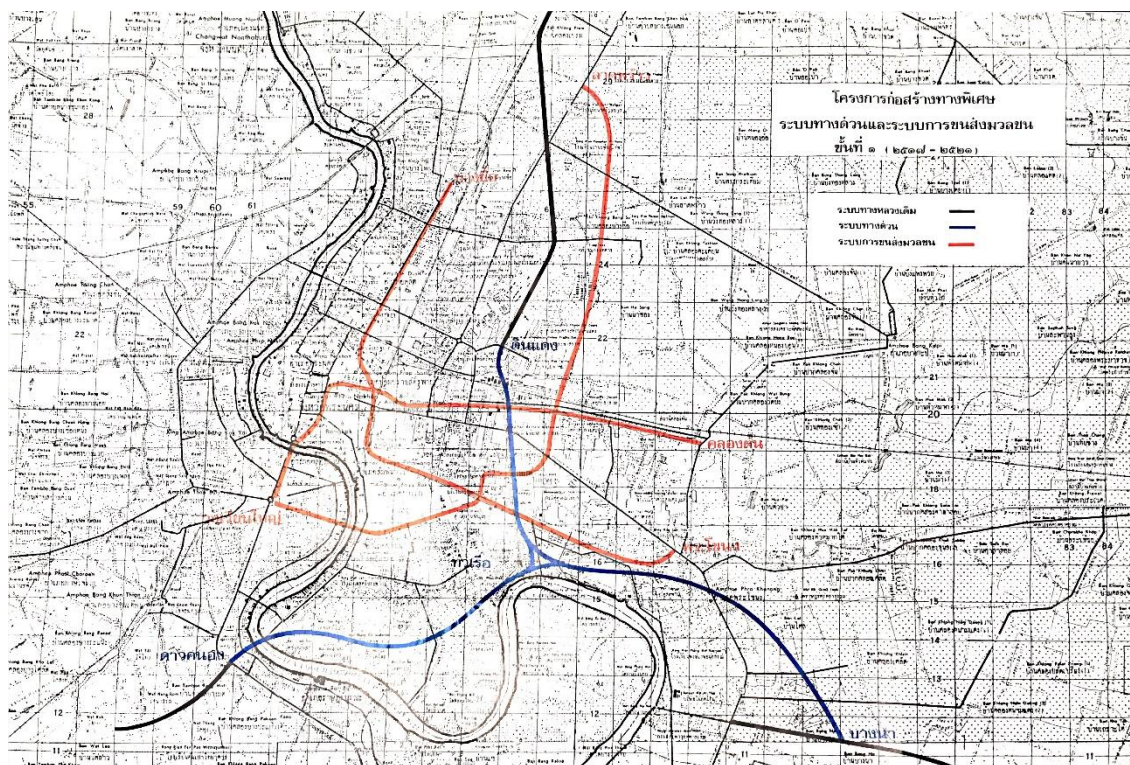
³¹⁴ “ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 89 (29 พฤศจิกายน 2515) หน้า 76-100.

³¹⁵ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, รายงานประจำปี 2516 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2517), หน้า 3-9.

ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีมติเห็นชอบโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit System) แบบผสม คือ ในย่านธุรกิจการค้าหนาแน่นจะทำอุโมงค์วิ่งใต้ดิน ส่วนเมื่อวิ่งออกไปยังชานเมืองอาจจะเป็นทางวิ่งบนระดับพื้นดินหรือเหนือพื้นดิน โดยได้กำหนดแนวเส้นทางไปตามแนวรถไฟ แนวถนนเดิม หรือคลองสาธารณะ และหลีกเลี่ยงที่ดินของเอกชนเพื่อประหยัดงบประมาณที่ดินไว้ 3 สาย³¹⁶ คือ

1. สาย ก. พระโขนง-บางซื่อ เริ่มต้นจากพระโขนง ผ่านไปตามถนนพระรามสี่จนถึงหัวลำโพง แล้ววิ่งตามแนวคลองผดุงกรุงเกษม เลี้ยวไปตามคลองเปรมประชากรจนถึงบางซื่อ ระยะทาง 15 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 420 ล้านบาท
2. สาย ข. วงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว จากวงเวียนใหญ่ข้ามสะพานสาทรไปจนถึงถนนวิฑูย์ แล้วบรรจบกับทางรถไฟสายตะวันออกถึงลาดพร้าว ระยะทาง 20 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 560 ล้านบาท
3. สาย ค. วงเวียนใหญ่-สะพานผ่านฟ้า-คลองตัน เริ่มจากถนนประชาธิปไตยข้ามสะพานพุทธแล้วเรียกคลองโอ่งอ่าง คลองมหานาค คลองแสนแสบ แล้วไปสิ้นสุดที่คลองตัน ระยะทาง 14 กิโลเมตร ค่าก่อสร้าง 392 ล้านบาท

³¹⁶ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2516 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2517), หน้า 14-15.



รูปภาพ 30 โครงการก่อสร้างทางพิเศษระบบทางด่วนและระบบการขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 (2517-2521) ที่มา การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2516 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2517), หน้า 17.

เมื่อรวมค่าก่อสร้าง ค่าสำรวจออกแบบ และค่าอุปกรณ์ต่างๆของทั้งสามโครงการแล้วเป็นเงินจำนวน 2,883.3 ล้านบาท คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการให้ดำเนินการตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเสนอ โดยให้มีการสำรวจศึกษาเส้นทางโดยละเอียด เนื่องจากการสำรวจดังกล่าวอยู่นอกเหนือขอบเขตการสำรวจของคณะผู้เชี่ยวชาญเยอรมันที่กำลังจัดทำแผนแม่บท รวมต้องประสานงานกับกรมโยธาธิการที่พิจารณาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปลายถนนสารี อีกทั้งต้องประสานงานกับกรุงเทพมหานครที่มีโครงการก่อสร้างถนนรัชดาภิเษก เพื่อให้ออกแบบเตรียมช่องทางเพื่อไว้สำหรับระบบขนส่งมวลชนสายวงเวียนใหญ่-สาร-ลาดพร้าว³¹⁷ โดยในแผนโครงการนี้คาดว่าจะเปิดบริการแก่ประชาชนทั้งสามสายได้ภายในปี พ.ศ. 2523³¹⁸ ซึ่ง

³¹⁷ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2517 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2518), หน้า 16-17.

³¹⁸ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2517 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2518), หน้า 24.

ขั้นตอนต่อจากนี้จะเป็นขั้นตอนของ *การศึกษาโครงการ-การออกแบบเส้นทาง-เปิดประมูลการก่อสร้าง* ที่ต้องประกาศเชิญชวนเอกชนให้ยื่นข้อเสนอต่อการทางพิเศษฯ

เนื่องด้วยโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเป็นโครงการที่จะต้องใช้งบลงทุนจำนวนมาก การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัท Bangkok MTS Consultants* ให้ศึกษาเปรียบเทียบระบบรถแบบต่างๆที่จะใช้ในระบบขนส่งมวลชน รวมถึงศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม โดยจะต้องทำการศึกษาให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปี ผลการศึกษาพบว่าระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำ มีความตรงต่อเวลาละเอียด และใช้แหล่งพลังงานในประเทศ ซึ่งต่างจากน้ำมันที่ต้องซื้อจากต่างประเทศ รวมทั้งเสนอให้การทางพิเศษฯ ใช้ระบบรางหนัก (Heavy Rail System) ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน³¹⁹ หลังจากนั้นการทางพิเศษฯ ได้เชิญบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา 8 บริษัท ให้ยื่นเสนอการสำรวจและออกแบบระบบขนส่งมวลชนทั้งสามเส้นทางโดยละเอียด ซึ่งมี 4 บริษัท ให้ความสนใจและยื่นข้อเสนอ³²⁰ ท้ายที่สุด บริษัท Bangkok MTS Consultants เป็นผู้ได้รับการว่าจ้างให้ทำการศึกษาเส้นทางโดยละเอียด³²¹ โดยรัฐบาลเห็นชอบที่จะให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนในโครงการนี้ การทางพิเศษฯ จึงได้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการให้สัมปทาน³²²

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

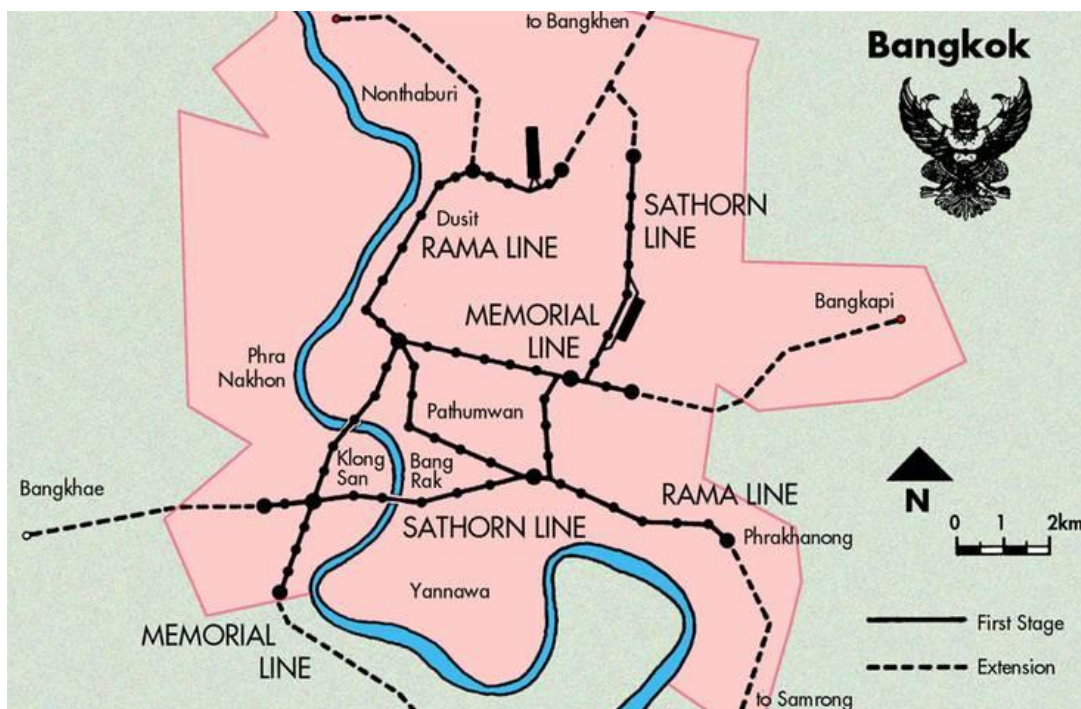
* Bangkok MTS Consultants เป็นบริษัทที่ปรึกษาวิศวกรภายใต้ DORSCH CONSULT หรือ Dorsch International Consultants ปัจจุบันเป็นหนึ่งในบริษัทที่ปรึกษาที่ใหญ่ที่สุดในเยอรมัน เคยรับงานที่ปรึกษาวิศวกรรมมากกว่า 40 ประเทศ ทั่วโลก

³¹⁹ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. *รายงานประจำปี 2521* (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2522), หน้า 12-13.

³²⁰ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. *รายงานประจำปี 2519* (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2520), หน้า 29.

³²¹ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. *รายงานประจำปี 2523* (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2524), หน้า 9-10.

³²² การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. *รายงานประจำปี 2524* (ม.ป.ท., 2525), หน้า 6.



รูปภาพ 31 แผนผังระบบขนส่งมวลชนที่บริษัท Bangkok MTR Consultants ออกแบบ

ที่มา <http://di.dorsch.de/de/projekte/projekt/dproject/mass-rapid-transit-system/show/Project>

รัฐบาลได้มอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการประกวดราคาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขั้นที่ 1 ในปี พ.ศ. 2524 โดยที่รัฐบาลเป็นผู้จัดหาเงินลงทุนด้านงานก่อสร้างทั้งหมด แต่การประกวดราคาก็ต้องยกเลิกเนื่องจากเกิดการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลและนโยบายใหม่ ซึ่งนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสัมปทานอย่างมีนัยยะสำคัญ โดยรัฐบาลประกาศให้เอกชนรับสัมปทานดำเนินการลงทุนและบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปี พ.ศ. 2525 ซึ่งเอกชนจะต้องเป็นผู้จัดหาเงินลงทุนเอง มีผู้มายื่นทั้งหมด 15 ราย ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก 7 บริษัท แต่เมื่อรัฐบาลให้ผู้มีสิทธิยื่นรับการขอรับสัมปทานตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนดไว้ ก็ไม่มีบริษัทใดยอมรับเงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนดไว้ ทำให้การทางพิเศษฯ ระงับการคัดเลือกไป³²³ จนกระทั่งรัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการลงทุนใหม่ โดยรัฐบาลจะร่วมลงทุนไม่เกินร้อยละ 25 ของทุนทั้งหมด อีกทั้งได้ลดงานก่อสร้างของโครงการเดิมเหลือเพียงครึ่งหนึ่ง โดยจะเป็นการก่อสร้างเฉพาะแนวเส้นทางที่มีความสำคัญสูงเพียงหนึ่งสายครึ่งก่อน คือ สายพระโขนง-บางซื่อ และ สายสาร-ลาดพร้าว ช่วงสี่แยกวิทยุถึงลาดพร้าว ระยะทางทั้งหมด 34 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 16,418

³²³ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2526 (ม.ป.ท., 2527), หน้า 6-8.

ล้านบาท³²⁴ แม้การทางพิเศษฯ จะไม่เห็นด้วยกับการตัดสินใจของรัฐบาล เนื่องจากต้องการให้รัฐบาลลงทุนมาก่อนสร้างเอง ส่วนการจัดหารถและเดินรถควรให้สัมปทานเอกชน³²⁵

6.2 การการลงทุนระบบรางของกลุ่ม Lavalin

ในระหว่างที่รัฐบาลจะออกประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนในครั้งที่สาม ในปี พ.ศ. 2528 รัฐบาลแคนาดาได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเพื่อให้มีการศึกษาทบทวนโครงการระบบขนส่งมวลชนส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 ในกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการศึกษาเปรียบเทียบระบบรถไฟฟ้าของแคนาดากับระบบที่การทางพิเศษได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาออกแบบไว้ มีกำหนดระยะเวลาในการศึกษา 10 เดือน โดยบริษัท Lavalin International Inc.* จากประเทศแคนาดา³²⁶ นอกจากนั้น รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ให้เงินช่วยเหลือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับว่าจ้างที่ปรึกษาเป็นเงิน 150,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ นำไปสู่การให้เอกชนยื่นข้อเสนอรับเป็นที่ปรึกษาโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า มีผู้ยื่นข้อเสนอจำนวน 7 ราย การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ตัดสินใจว่าจ้างบริษัท Thai-American Transit Consultants เป็นที่ปรึกษาการประเมินผลข้อเสนอขอลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 วงเงิน 1,845,131 บาท หรือ 196,174 ดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งการประเมินผลจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2531 และการทางพิเศษฯ คาดว่าจะเปิดให้มีการลงทุนในเดือนกันยายน พ.ศ. 2531³²⁷

หลังจากที่ได้ออกประกาศเชิญชวนเอกชนยื่นข้อเสนอการลงทุนระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ เป็นครั้งที่สามในปี พ.ศ. 2531 โดยรัฐบาลได้เสนอให้สัมปทานดำเนินกิจการเป็นเวลา 30 ปี เมื่อครบกำหนดอายุสัญญาผู้ลงทุนจะต้องโอนทรัพย์สินและกิจการให้กับรัฐ ส่วนรัฐบาลจะเป็นผู้จ่ายค่าเวนคืนที่ดินที่จะทำการก่อสร้างเส้นทาง ในขณะที่เอกชนสามารถพัฒนาที่ดินในเขตทางได้ รวมถึงจะให้สิทธิประโยชน์เต็มที่แก่ผู้ลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ทำให้มีเอกชนเข้าร่วมเสนอราคาจำนวน 7 ราย โดยมีผู้ที่ผ่านหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในรอบสุดท้ายจำนวน 3 ราย³²⁸ ดังนี้

³²⁴ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2527 (ม.ป.ท., 2528), หน้า 4-6.

³²⁵ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2528 (ม.ป.ท., 2529), หน้า 37.

* Lavalin International Inc. เป็นบริษัทก่อสร้างซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่เมืองมอนทรีออล รัฐเควเบก ประเทศแคนาดา มีความเชี่ยวชาญในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การบริหารโครงการก่อสร้าง และเป็นบริษัทที่รับสัมปทานโครงสร้างพื้นฐานหลายแห่ง ปัจจุบันยังคงมีสำนักงานในประเทศไทยที่ตึกออลซีซั่น กรุงเทพฯ

³²⁶ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2528 (ม.ป.ท., 2529), หน้า 37.

³²⁷ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2530 (ม.ป.ท., 2531), หน้า 5.

³²⁸ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2531 (ม.ป.ท., 2532), หน้า 43.

1. กลุ่มบริษัท Lavalin International Inc. และ UTDC Inc. (LIG)
2. กลุ่มบริษัท Asia-Euro Consortium (AEC) นำโดยบริษัท Leighton Holdings (Asia) Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทก่อสร้างจากออสเตรเลีย ถือหุ้น 50% ร่วมกับบริษัทก่อสร้างในยุโรป ได้แก่ บริษัท AEG Aktiengesellschaft และ บริษัท Siemens Aktiengesellschaft โดยมีนายทุนการเงิน คือ Wardley Capital Limited และ ธนาคารไทยพาณิชย์³²⁹
3. กลุ่มบริษัท Franco-Japanese Consortium (FJC) ประกอบไปด้วยบริษัท Alstom จากประเทศฝรั่งเศส และบริษัทญี่ปุ่น ได้แก่ บริษัท มิทซูบิชิ อิเล็กทริก และบริษัท มิทซูบิชิ คอร์ปอเรชั่น³³⁰

เมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตรวจดูข้อเสนอของทั้งสามกลุ่มแล้ว พิจารณาว่ากลุ่มบริษัท Lavalin International Inc. มีข้อเสนอที่ดีที่สุด และเห็นสมควรให้มีการเชิญกลุ่มบริษัท Lavalin มาทำการเจรจาต่อรองข้อเสนอขอลงทุนเป็นรายแรก แต่ก็เกิดปัญหาเนื่องจากกลุ่ม Lavalin ต้องการให้รัฐบาลค้ำประกันเงินกู้ ซึ่งขัดกับหลักเกณฑ์ข้อกำหนดที่รัฐบาลได้ประกาศเชิญชวนในตอนแรก จึงได้ยุติการเจรจาทันทีกับกลุ่ม Lavalin เอาไว้ก่อน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้เชิญกลุ่มที่มีข้อเสนอที่ดีที่สุดอันดับถัดมาเข้ามาเจรจา คือ กลุ่ม Asia-Euro Consortium ซึ่งมีข้อเสนอด้านการเงินสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ข้อกำหนดที่รัฐบาลประกาศไว้มากที่สุด มีความเป็นไปได้ในการลงทุน เห็นควรให้มีการเจรจารายละเอียดเงื่อนไขการลงทุน หลังจากนั้นจะส่งเรื่องให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติลงนามสัญญาสัมปทานภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2533³³¹ จอห์น ฟอล์กเนอร์ (John Faulkner) กรรมการผู้จัดการของบริษัท Leighton Holdings มีความมั่นใจอย่างมากที่จะได้รับการพิจารณาข้อเสนอ หลังจากที่ได้ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมกับคณะกรรมการการทางพิเศษเป็นเวลา 5 ชั่วโมง³³²

อย่างไรก็ตามกลุ่ม Lavalin ได้ขอเปลี่ยนแปลงข้อเสนอใหม่จากที่เคยยื่น ทำให้คณะกรรมการการทางพิเศษฯ มีมติเอกฉันท์ให้กลุ่ม Lavalin เป็นผู้ร่วมลงทุนโครงการ และคณะรัฐมนตรีของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ มีมติในเดือนกันยายน พ.ศ. 2533 ให้กลุ่ม Lavalin เป็นผู้ลงทุนโครงการระบบขนส่งมวลชนส่วนที่ 1 ชั้นที่ 1 และให้การทางพิเศษฯ ยกร่างสัญญาตามเงื่อนไขและหลักการที่ได้

³²⁹ “Thai delay Skytrain decision again,” The Canberra Times (13 Sep 1989), p. 26.

แหล่งที่มา: National Library of Australia, <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/120852362> [online], [1 May 2018]

³³⁰ USA International Business Publication, Thailand Transportation Policy and Regulations Handbook Volume 1: Strategic and Practical Information (Washington DC: Global Investment Center, USA), p. 196.

³³¹ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2532 (ม.ป.ท., 2533), หน้า 5.

³³² “Thai delay Skytrain decision again,” The Canberra Times (13 Sep 1989), p. 26

เสนอ³³³ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสร้างความไม่พอใจให้กับนักการทูตของสถานทูตออสเตรเลียและประเทศในยุโรป ซึ่งต้องการที่จะช่วยให้กลุ่ม Asia-Euro Consortium ได้รับการลงนามในสัญญาสัมปทาน³³⁴

แม้จะมีมติเห็นชอบให้กลุ่มลาวาลินเป็นผู้ลงทุนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 และได้มีการก่อสร้างก่อสร้างฐานรากสะพานสาธิตและสะพานพระปกเกล้าสำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนไปแล้ว³³⁵ แต่การเจรจากร่างสัญญาก็ล่าช้าไปจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 ถึงจะได้มีการลงนามอย่างเป็นทางการ เนื่องจากรอสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประกาศการยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ ซึ่งไม่ได้มีการผลิตหรือประกอบในราชอาณาจักร³³⁶ แต่กระนั้นเงินกู้จากต่างประเทศของกลุ่ม Lavalin ก็ไม่ได้รับการงดเว้นภาษี นอกจากนี้หลังจากลงนามได้สี่เดือนก็เกิดปัญหาที่ไม่คาดคิดตามมา บริษัทบอมบาร์ดีเยอร์ ยูทีดีซี (Bombardier UTDC Co., Ltd.) ซึ่งเป็นบริษัทก่อสร้างงานระบบ ไม่ยืนยันการเข้าร่วมลงทุน ทำให้ผู้รับสัญญาไม่สามารถดำเนินการโครงการตามเงื่อนไขของสัญญาภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงกลุ่ม Lavalin ไม่สามารถหาบริษัทอื่นมาแทนได้ภายในกำหนดเวลา ส่งผลให้สัญญาดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ลงนามไปไม่มีผลและเป็นโมฆะ ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบการยกเลิกสัญญาในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2535³³⁷

ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นทำให้รัฐบาลจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานครเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครและปริมณฑล แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่สังกัดกระทรวงมหาดไทย ให้เหลือเพียงการดำเนินโครงการก่อสร้างทางด่วนเท่านั้น รวมทั้งได้โอนที่ดินและทรัพย์สินของการทางพิเศษเพื่อกิจการรถไฟฟ้ามหานครให้เป็นทรัพย์สินขององค์กรใหม่³³⁸ ถือเป็นกาปิดฉากการผลักดันโครงการระบบขนส่งมวลชนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ได้มีการพัฒนามานับสิบปีและได้มี

³³³ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2533 (ม.ป.ท., 2534), หน้า 5-6.

³³⁴ "Rescue attempt," The Canberra Times (5 Apr 1990), p. 18.

แหล่งที่มา: National Library of Australia, <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/122097887> [online], [1 May 2018]

³³⁵ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2534 (ม.ป.ท., 2535), หน้า 58.

³³⁶ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ประกาศที่ 46/2534 แนวทางการพิจารณาขยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ [ออนไลน์], 2534. แหล่งที่มา: http://www.boei.go.th/newboi/thai/download/law_regulations/521/por46_2534.pdf สืบค้นเมื่อวันที่ [30 เม.ย. 61]

³³⁷ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2535 (ม.ป.ท., 2536), หน้า 5.

³³⁸ การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง, 2547), หน้า 36.

การลงทุนในการศึกษาไปหลายร้อยล้านบาท ซึ่งถ้าหากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าของกลุ่ม Lavalin เกิดขึ้นจริงและดำเนินกิจการจนครบกำหนดสัญญาสัมปทาน คาดว่าหน่วยงานของรัฐที่จะเข้ามาบริหารต่อน่าจะเป็นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ส่วนเส้นทางของรถไฟฟ้าลาวาลินได้ถูกปรับเปลี่ยนเป็นเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร

6.3 กลุ่มทุนระบบรางฮ่องกง Hopewell Holdings

การขาดทุนของกลุ่มทุนระบบรางของรัฐต่อเนื่องหลายปี ผนวกกับการที่ไม่สามารถขยายเส้นทางรถไฟฟ้าได้ อีกทั้ง การศึกษาปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ ของคณะผู้เชี่ยวชาญเยอรมัน ไม่เพียงแต่จะถูกนำไปศึกษาต่อในรายละเอียดเป็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่ยังคงนำไปมาศึกษาต่อโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องการแก้ไขปัญหาการจราจรของสถานีกรุงเทพฯ ที่แออัดมาอย่างยาวนาน ทำให้รัฐบาลเล็งเห็นถึงการใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินรถไฟและที่ดินที่เคยเวนคืนของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาใช้ประโยชน์ นำไปสู่แนวคิดที่จะยกระดับทางรถไฟสายหลักและระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟ ในทางกลับกันรัฐเพิ่งประสบวิกฤตทางการคลังจนเงินคลังลดลงอย่างรวดเร็วจนทำให้ต้องตัดงบประมาณการลงทุน จึงถือเป็นโอกาสของกลุ่มทุนต่างประเทศที่จะเข้ามาลงทุนร่วมกับกลุ่มทุนระบบรางของรัฐอีกครั้ง หลังจากที่ไม่มีบทบาทในระบบรางไทยมาเป็นเวลาหลายสิบปี

รัฐบาลญี่ปุ่นได้ส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรมของโครงการสร้างทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร ช่วง กรุงเทพฯ-บางซื่อ กรุงเทพฯ-มักกะสัน และ มักกะสัน-แม่น้ำ ในปี พ.ศ. 2526 โดยผลการศึกษาเสนอให้ควรเลือกสร้างทางช่วง กรุงเทพฯ-บางซื่อ และ ยมราช-มักกะสัน ก่อนในระยะแรก ซึ่งน่าจะใช้งบประมาณ 3,000 ล้านบาท ใช้เวลาในการก่อสร้าง 5 ปี³³⁹ แต่ก็ไม่มีความคืบหน้าแต่อย่างใด เนื่องจากรัฐบาลกำลังผลักดันโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายชายทะเลภาคตะวันออก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมไปยังท่าเรือน้ำลึก โดยการกู้เงินจากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศไทยญี่ปุ่น (Oversea Economic Cooperation Fund of Japan: OECF)*

จากผลการศึกษาข้างต้น ในปี พ.ศ. 2532 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับจากพื้นดินปกติในเขตกรุงเทพฯ จำนวน 3 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-บางซื่อ ยมราช-

³³⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2527 (กรุงเทพฯ: แสปี่เนสแอดเวอร์ไทซิง, 2528), หน้า 4-5.

* กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศไทยญี่ปุ่น (Oversea Economic Cooperation Fund of Japan) หรือ OECF ทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ภาครัฐและเอกชนที่อยู่นอกประเทศญี่ปุ่น ภายหลังจากได้กลายเป็นธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation) หรือ JBIC โดยปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency) หรือ JICA

มักกะสัน และ มักกะสัน-แม่น้ำ รวมระยะทาง 31 กิโลเมตร คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุน 2,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่มากกว่าการกู้ยืมเพื่อขยายเส้นทางรถไฟเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังเป็นการให้สัมปทานระบบรางกับกลุ่มทุนใหม่ เพื่อสร้างทางรถไฟบนพื้นที่ของกลุ่มทุนระบบรางเดิมซึ่งเป็นกลุ่มทุนโดยรัฐ กล่าวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้ต้องจัดหาเอกชนมาเป็นผู้ลงทุนทั้งหมดโดยเร็ว กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบจึงได้ออกประกาศเชิญชวนเพื่อพิจารณาคัดเลือกผู้สนใจลงทุนก่อสร้างรถไฟยกระดับ เมื่อครบกำหนดในวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2532 มีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียวคือ บริษัท Hopewell Holdings Ltd. (Hong Kong) ได้เสนอการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับระยะแรกตามที่กระทรวงคมนาคมประกาศและได้มีการเสนอเส้นทางที่เพิ่มเติมจากที่ประกาศไว้ดังนี้³⁴⁰

1. หัวลำโพง-บางซื่อ ระยะทาง 7 กิโลเมตร
2. ยมราช-มักกะสัน 3.4 กิโลเมตร
3. มักกะสัน-แม่น้ำ 3.3 กิโลเมตร
4. มักกะสัน-หัวหมาก 9.6 กิโลเมตร
5. บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 21 กิโลเมตร
6. หัวลำโพง-โพธิ์นิมิต 6.2 กิโลเมตร
7. ยมราช-ธนบุรี-ตลิ่งชัน 12.8 กิโลเมตร

หนึ่งในผู้ที่มีบทบาทสำคัญของ Hopewell Holdings คือ กอร์ดอน วู (Gordon Wu)* สำเร็จการศึกษาทางด้านวิศวกรรมจากมหาวิทยาลัยพรินซ์ตัน (Princeton University) ต่อมาได้ก่อตั้ง Hopewell Holdings ซึ่งเป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างในฮ่องกง สะสมทุนจนสามารถจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกงได้ในปี พ.ศ. 2515 โดยบริษัทเน้นรับสัมปทานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและอสังหาริมทรัพย์ สะสมทุนจนสามารถขยายธุรกิจไปรับสัมปทานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในมณฑลกว่างตุ้งของจีนแผ่นดินใหญ่ ไม่เพียงเท่านั้น Hopewell Holdings ยังได้ร่วมทุนกับบริษัทยักษ์ใหญ่อย่าง Cheung Kong Holdings ที่ถือหุ้นใหญ่โดย Li Ka-Shing** บริษัทดังกล่าวถือเป็นบริษัทที่ถือ

³⁴⁰ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โฮปเวลล์) (ม.ป.ท., 2554), หน้า 1.

* ภายหลังกอร์ดอน วู ได้รับเครื่องราชย์และบรรดาศักดิ์ให้เป็น Sir Gordon Wu

** เซอร์ลีกาซิง (Sir Li Ka-Shing) หรือ เหล็กกำแสง ในภาษาจีนกวางตุ้ง มหาเศรษฐีชาวฮ่องกงที่ได้รับการจัดอันดับจากนิตยสาร Forbes ในเป็นบุคคลที่ร่ำรวยที่สุดในเอเชียในปี 2558 โดยทรัพย์สินส่วนใหญ่มาจากการถือหุ้นในบริษัท CK Hutchison

ครองหุ้นในธุรกิจข้ามชาติหลายกลุ่มธุรกิจ เช่น Canada Imperial Bank of Commerce (CIBC) และ Hatchison Wampoa ซึ่งบริษัทที่ลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจค้าปลีก³⁴¹ ความสำเร็จจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจีน ทำให้ กอร์ดอน วู ให้ความสนใจการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการยื่นเสนอเส้นทางรถไฟยกระดับอย่างเป็นทางการเป็นรูปเป็นร่างแล้ว แต่หลังจากที่นายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้น กลับจากการดูงานที่ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการเปลี่ยนแปลงโครงการเดิมจากที่ประกาศไว้ ในวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2532 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมเพิ่มโครงการก่อสร้างทางยกระดับที่ประกอบไปด้วยระบบขนส่งมวลชนและทางรถยนต์ โดยจะใช้พื้นที่ทางรถไฟเดิมในการพัฒนาโครงการดังกล่าว³⁴² ทั้งๆ ที่บริษัท ดอนเมือง โทลล์เวย์ จำกัด ได้รับสัมปทานโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณดินแดงไปจนถึงดอนเมืองในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2532 ซึ่งเป็นทางพิเศษที่จะคู่ขนานกับข้อเสนอเพิ่มเติมของคณะรัฐมนตรี³⁴³ ทำให้ต้องขอเจรจาเปลี่ยนแปลงข้อเสนอที่ Hopewell Holdings ได้ยื่นมา โดย Hopewell Holdings จะได้รับสัมปทาน ดังนี้

1. สัมปทานการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพมหานคร
2. สัมปทานเดินรถไฟชุมชน (Community Train)
3. สัมปทานทางด่วนยกระดับสำหรับรถยนต์

ในการนี้ Hopewell Holdings จะได้สิทธิส่งเสริมการลงทุนให้ยกเว้นการเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของเงินกู้ระยะยาวที่บริษัทกู้ยืมจากต่างประเทศ³⁴⁴ และเมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทานต้องส่งมอบโครงการให้กับรัฐ โดยผู้รับสัมปทานจะได้สิทธิการพัฒนาที่ดินของการรถไฟฯ จำนวน 633.5 ไร่ หรือ 1,000 ตารางเมตร และจะต้องมีการแบ่งปันผลประโยชน์กำไรที่

Holdings ปัจจุบันเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในหมู่เกาะเคย์แมน มีธุรกิจหลัก 5 กลุ่ม คือ ธุรกิจท่าเรือและการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ธุรกิจร้านค้าขายปลีก ธุรกิจการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ธุรกิจพลังงาน และธุรกิจโทรคมนาคม

³⁴¹ Murray Weidenbaum, "The Chinese Family Business Enterprise," in *CALIFORNIA MANAGEMENT REVIEW* VOL38, 1996. p. 8-9.

³⁴² สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, *ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โฮปเวลล์)* (ม.ป.ท., 2554), หน้า 1.

³⁴³ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน), *ประวัติและพัฒนาการ 2532* [ออนไลน์], แหล่งที่มา http://www.tollway.co.th/th/about_us/company_milestone สืบค้นเมื่อวันที่ [5 พ.ค. 2561]

³⁴⁴ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, *ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โฮปเวลล์)* (ม.ป.ท., 2554), หน้า 2.

เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาที่ดินให้กับการรถไฟฯ ในขณะที่รัฐบาลไทยจะไม่ร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวและจะทำหน้าที่ในการจัดหาที่ดินเท่านั้น³⁴⁵

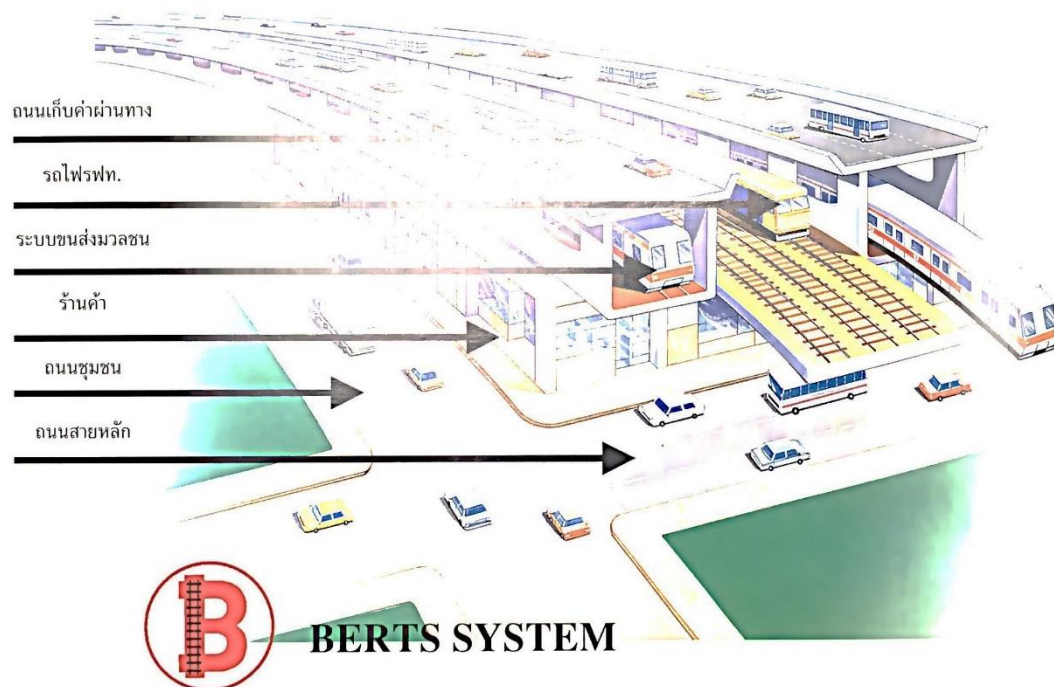
เมื่อการยกร่างสัญญาสัมปทานได้แล้วเสร็จ นำไปสู่การลงนามมอบสัมปทานในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2533 ระหว่าง กอร์ดอน วู กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งบริษัท โฮปเวลล์ โฮลดิ้งส์ จำกัด (ฮ่องกง) ได้จดทะเบียนบริษัทในไทย และนายมนตรี พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและในนามการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยสัญญาระบุว่าบริษัทโฮปเวลล์จะต้องเป็นผู้จัดหาเงินลงทุนขั้นต่ำ 6,000 ล้านบาท รวมถึงออกแบบงานระบบรางก่อสร้างเส้นทาง และให้บริการเดินรถเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่สัญญามีผลบังคับใช้ และสามารถขอให้รัฐพิจารณาขยายสัญญาออกไปได้เป็นเวลา 8 ปี หลังจากสิ้นสุดสัมปทานจะต้องส่งมอบอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยทันที³⁴⁶ โดยแบบร่างนั้นกำหนดให้มีงานก่อสร้าง 3 ระดับ คือ

1. ชั้นที่ 1 ระดับพื้นผิวถนน จะเป็นการก่อสร้างร้านค้าและทางขึ้นสถานีรถไฟ ซึ่งบริษัทโฮปเวลล์ได้สิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่
2. ชั้นที่ 2 ประกอบได้ด้วยทางเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ยกระดับจากพื้นดินจำนวน 3 ทาง และ ทางรถไฟชานเมืองจำนวน 2 ทาง รวมเป็น 5 ทาง โดยบริษัทโฮปเวลล์ได้รับสัมปทานการเดินรถไฟชานเมือง
3. ชั้นที่ 3 ทางถนนพิเศษ จำนวน 6 ช่องทางจราจร จัดเก็บค่าผ่านทางโดยบริษัทโฮปเวลล์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁴⁵ บริษัทโฮปเวลล์, ประสพการณ์ในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 1.

³⁴⁶ “สัญญาสัมปทานระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย” ใน ธรรมนูญ ปัทมสิงห์ ณ อยุธยา, สภาพทางกฎหมายกรณีข้อพิพาทในสัญญาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการโฮปเวลล์) (กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2548), ภาคผนวก.



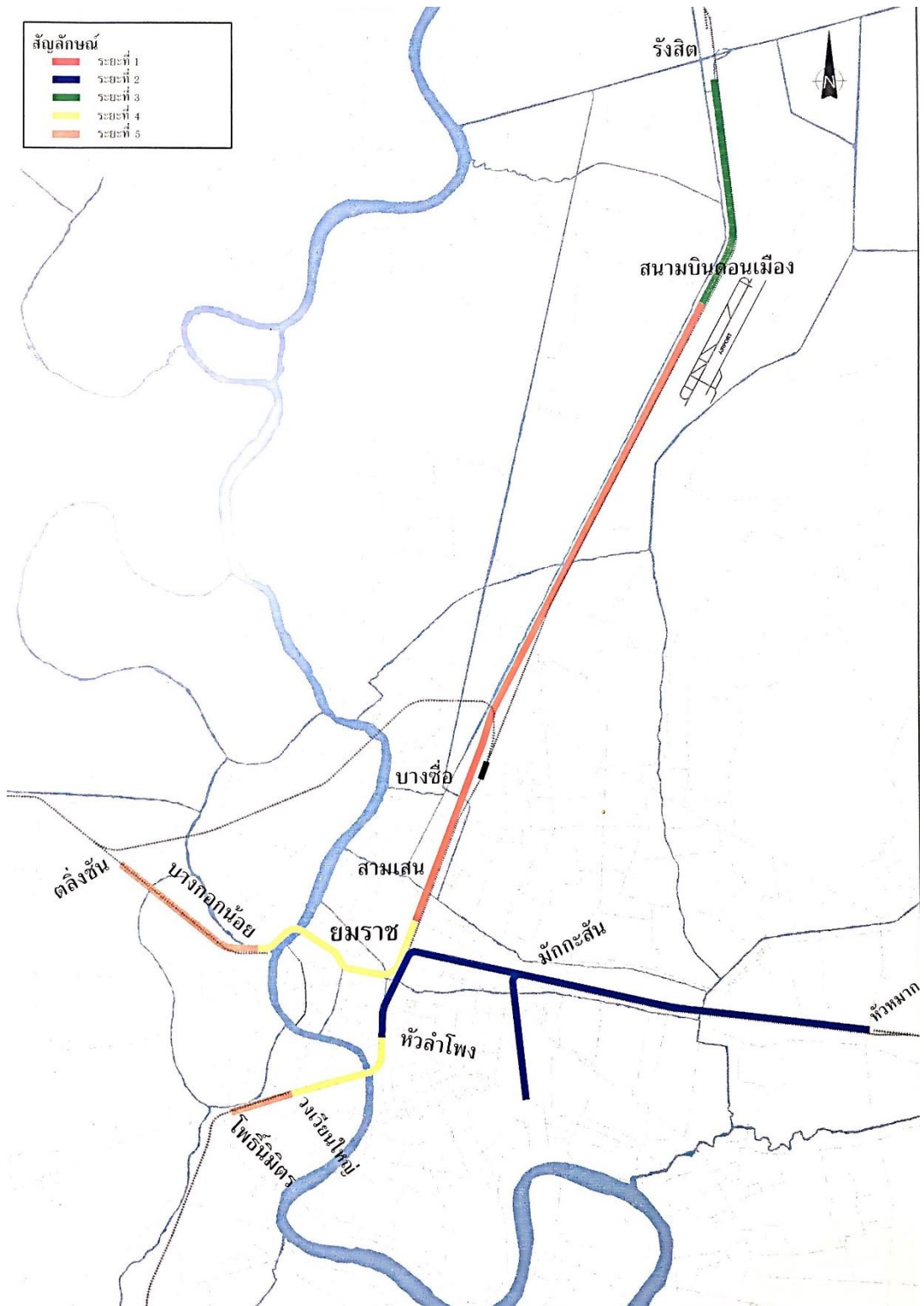
รูปภาพ 32 ภาพจำลองโครงการระบบการขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (Bangkok Elevated Road and Train System: BERTS) ที่มา บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณ์ในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 2.

ทั้งนี้สัญญาสัมปทานที่ลงนามกับบริษัทโฮปเวลล์เป็นแบบ *Build-Operate-Transfer* หรือ BOT เป็นรูปแบบที่นิยมในทศวรรษ 2520 เนื่องจากบริษัทก่อสร้างที่เคยได้รับการว่าจ้างอย่างรุ่งเรือง มีรายได้และผลตอบแทนสูง กลับเผชิญปัญหาธุรกิจซบเซาในช่วงวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งแรก (1973 Oil Crisis) ในปี พ.ศ. 2516 หลังจากวิกฤตการณ์ทำให้การก่อสร้างในตะวันออกกลางลดน้อยลงอย่างมาก อีกทั้งยังเผชิญกับวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่สอง (1979 Oil Crisis) ในปี พ.ศ. 2522 ทำให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจก่อสร้าง เช่น เครื่องจักร เหล็ก และวัสดุอุปกรณ์ ได้รับผลกระทบเป็นวงกว้าง บริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่ได้รับผลกระทบจึงหาทางออกที่จะฟื้นฟูธุรกิจด้วยการเสนอแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับประเทศกำลังพัฒนา โดยบริษัทข้ามชาติจะเป็นผู้ลงทุนในโครงการก่อสร้างแล้วหารายได้จากระยะเวลาเวลาที่ได้สัมปทานจนสามารถคืนหนี้ได้ทั้งหมด หลังจากนั้นจึงยกให้เป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐบาล โดยจะมีข้อตกลงให้การแบ่งปันผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายอย่างชัดเจน โดยรัฐบาลตุรกีเป็นผู้ริเริ่มที่ให้สัญญาสัมปทานในลักษณะนี้ในแผนโครงการก่อสร้างโรงงานไฟฟ้านิวเคลียร์ในเมืองอักคยู (Atkuyu) โดยการร่วมทุนของบริษัท Atomic Energy of Canada กับ Kraftwerk

Union of West Germany แม้โครงการนี้จะไม่ประสบความสำเร็จและต้องระงับไป แต่รัฐบาลตุรกีก็ได้ให้สัมปทานรูปแบบ BOT อีกหลายสิบโครงการ ทั้งทางหลวง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน เป็นต้น³⁴⁷



³⁴⁷ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, เศรษฐกิจการค้ากับบทบาทรัฐบาลไทย (กรุงเทพฯ: คบไฟ, 2538), หน้า 188-189.



รูปภาพ 33 แนวเส้นทางโครงการระยะที่ 1-5
ที่มา บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณ์ในประเทศไทย 2534-2541

การก่อสร้างทางรถไฟของไทยในอดีตที่ผ่านมา จะมีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมให้เสร็จก่อน แล้วจึงจะมีการเปิดประมูลงานก่อสร้าง แต่โครงการที่บริษัทไฮปเวลล์ได้รับสัมปทานนั้นจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่การออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม ทำให้เมื่อออกแบบการก่อสร้างเสร็จแล้วจะต้องขออนุมัติก่อน ถึงจะสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ ส่งผลให้โครงการเกิดความล่าช้าเป็นอย่างมาก อีกทั้งข้อตกลงในสัญญาที่กำหนดให้บริษัทไฮปเวลล์ต้องจ่ายค่าตอบแทนนับตั้งแต่วันที่สัญญามีผลบังคับในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2534 ก็ได้มีการขอเลื่อนชำระค่าตอบแทนรายปีงวดแรกให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยออกไปหนึ่งเดือน³⁴⁸ จนกระทั่งได้เริ่มจ่ายค่าตอบแทนให้กับการรถไฟฯในเดือนธันวาคมเป็นงวดแรก

นอกจากนั้น การรัฐประหารในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ซึ่งเสนอชื่อให้นายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี และเข้าดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2534 ได้นำไปสู่ความเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาลต่อโครงการที่บริษัทไฮปเวลล์ได้รับสัมปทาน เนื่องจากเมื่อเข้ารับตำแหน่งนายกรัฐมนตรีสมัยแรกได้สั่งให้มีการทบทวนสัญญาสัมปทานใหม่³⁴⁹ ซึ่งเกิดจากการทักท้วงนายไพจิตร เอื้อทวีกุล รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ที่ให้พิจารณาจุดตัดบริเวณยมราช-สามเหลี่ยมจิตรลดา เนื่องจากเป็นจุดใกล้กับโครงการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชส่วนแรกจากโรงกรองน้ำสามเสนไปยังถนนพระรามเก้า รวมถึงให้พิจารณาการให้สัมปทานและเส้นทางที่ซ้ำซ้อน³⁵⁰ ทำให้โครงการที่บริษัทไฮปเวลล์ได้รับสัมปทานติดขัดทั้งการออกแบบก่อสร้างทางรถไฟและทางด่วนพิเศษ ที่ต้องคำนึงถึงโครงข่ายเส้นทางอื่นที่มีจุดตัดกับเส้นทางของโครงการนับสิบจุด ท้ายที่สุดคณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเลิกโครงการทางยกระดับเหนือคลองมหานาค คลองแสนแสบ และคลองตัน ที่บริษัทไฮปเวลล์ได้รับสัมปทาน³⁵¹ กล่าวคือ ถนนเพชรบุรีในปัจจุบัน จนกระทั่งได้มีการวางศิลาฤกษ์โครงการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2535

³⁴⁸ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, *ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (ไฮปเวลล์)* (ม.ป.ท., 2554), หน้า 2.

³⁴⁹ บริษัทไฮปเวลล์, *ประสบการณ์ในประเทศไทยบริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541* (ม.ป.ป.), หน้า 7.

³⁵⁰ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, *ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (ไฮปเวลล์)* (ม.ป.ท., 2554), หน้า 3.

³⁵¹ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, *ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (ไฮปเวลล์)* (ม.ป.ท., 2554), หน้า 4.

เพื่อให้การก่อสร้างโครงการรวดเร็วขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยอนุญาตให้บริษัทโฮปเวลล์ทำการก่อสร้างโครงการแบบเร่งรัด (Fast Track) เพื่อลดระยะเวลาการก่อสร้าง แต่ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2535 การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้สั่งให้บริษัทโฮปเวลล์หยุดก่อสร้าง³⁵² เนื่องจากมีความเห็นในเรื่องการออกแบบทางวิศวกรรมที่ไม่ตรงกัน ทางกรรณโฑไฟฟาต้องการให้บริษัทโฮปเวลล์ส่งแบบก่อสร้างทั้งโครงการมาให้พิจารณา เพื่อที่จะได้อนุมัติแบบในคราวเดียวและจะได้ไม่เสียเวลาพิจารณาหลายรอบ ส่วนทางบริษัทโฮปเวลล์มองว่าเป็นโครงการใหญ่ จึงต้องการทยอยส่งแบบการก่อสร้างในระหว่างการดำเนินการ³⁵³ จนกระทั่งบริษัทโฮปเวลล์ได้ยอมทำตามข้อเรียกร้องของการรถไฟฯ โดยการออกแบบแผนแม่บทและแผนดำเนินการก่อสร้างโครงการระยะที่ 1-3 แต่ก็ไม่ได้รับการอนุมัติแผนแม่บทโครงการจากการรถไฟฯ และไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างต่อได้³⁵⁴

เมื่อรัฐบาลของนายอานันท์ ปันยารชุน สิ้นสุดลง คณะรัฐมนตรีสมัยนายชวน หลีกภัยต้องการที่จะดำเนินโครงการที่บริษัทโฮปเวลล์ได้รับสัมปทานต่อ อีกทั้งการก่อสร้างที่ล่าช้ากว่ากำหนดเดิมที่วางไว้ จึงได้เร่งรัดโครงการโดยการตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินงานแบบ Fast Track แต่จนเวลาล่วงเลยไปถึงปี พ.ศ. 2537 การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทโฮปเวลล์ก็ยังไม่สามารถตกลงรายละเอียดทางเทคนิคได้³⁵⁵ โดยทางบริษัทโฮปเวลล์มองว่า การรถไฟฯ ไม่พยายามที่จะดำเนินโครงการให้คืบหน้า มักจะใช้เวลาพิจารณาแบบแต่ละครั้งถึง 60 วัน ซึ่งถือเป็นระยะเวลาสูงสุดตามที่ตกลงในสัญญา หลังจากที่พิจารณาก็มักจะปฏิเสธแบบของโฮปเวลล์ แม้บริษัทโฮปเวลล์ได้จ่ายค่าตอบแทนให้กับกรรณโฑไฟฟาอย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากที่มีการประชุมคณะกรรมการ Fast Track เพียงหนึ่งครั้ง ก็มีอันต้องยุบเลิกไป เนื่องจากไม่ได้รับความร่วมมือจากการรถไฟฯ³⁵⁶

นอกจากนั้นได้เกิดความขัดแย้งระหว่าง พ.อ.วินัย สมพงษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจากพรรคประชาธิปัตย์ กับ ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีสายสัมพันธ์อันดีกับพรรคพลังธรรม โดย พ.อ.วินัย มองว่า ดร.วีรพงษ์ และพรรคพวกเป็นผู้ขัดขวางการดำเนินงานโครงการโฮปเวลล์ อีกทั้งยังมองว่า ดร.วีรพงษ์ ซึ่งเป็นนักเศรษฐศาสตร์ ไม่มีความรู้ทางด้านวิศวกรรมหรือด้านงานช่าง เป็นเหตุให้ พ.อ.วินัย ในฐานะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลดประธานคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรรมการอีกสองคน ทั้งๆที่ ดร.วีรพงษ์

³⁵² บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 7.

³⁵³ บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 13.

³⁵⁴ บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 7.

³⁵⁵ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โฮปเวลล์) (ม.ป.ท., 2554), หน้า 4.

³⁵⁶ บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 7.

เพิ่งรับตำแหน่งได้เพียงหกเดือน ทั้งนี้เพราะ พ.อ.วินัย ต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยลดขนาดไหล่ทางที่ทำให้การก่อสร้างล่าช้ามานาน โดยการกดดันให้ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามยินยอมให้บริษัทโฮปเวลล์ลดขนาดไหล่ทาง ซึ่งไม่ได้มีการผ่านมติความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่อย่างใด³⁵⁷

การส่งมอบแนวเขตทางในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2536 ก็ได้เริ่มการก่อสร้างเสาเข็ม แต่ก็ถูกจำกัดด้วยพื้นที่ที่ส่งมอบให้ก่อสร้างจำนวนน้อยและด้วยการอนุมัติแบบการก่อสร้างที่ล่าช้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างโครงการได้เต็มที่ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2538 ถึงได้เริ่มการก่อสร้างอย่างเต็มรูปแบบ แต่ก็เป็นไปได้ที่โครงการจะแล้วเสร็จตามกำหนด ซึ่งโครงการระยะที่ 1-2 ต้องแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2539 เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ที่ไทยเป็นเจ้าภาพในปี พ.ศ. 2541 โดยมีสนามการแข่งขันหลักตั้งอยู่บริเวณโครงการก่อสร้างหลายแห่ง เช่น ศูนย์กีฬามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์รังสิต ศูนย์กีฬาหัวหมาก และศูนย์กีฬาเมืองทองธานี ส่งผลให้รัฐบาลไทยยึดแนวทางการปฏิบัติตามที่ทั้งสองฝ่ายได้ลงนามในสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ หากบริษัทโฮปเวลล์ไม่สามารถสร้างให้แล้วเสร็จตามตารางงาน รัฐบาลสามารถบอกเลิกสัมปทานกับบริษัทได้³⁵⁸

หลังจากที่บริษัทโฮปเวลล์ได้ส่งรายละเอียดของสัญญาต่างๆ เช่น การจ้างเหมาช่วงสัญญาสถานะทางการเงิน พร้อมทั้งยืนยันว่าการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับจากรังสิตถึงหัวหมากจะแล้วเสร็จก่อนการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ในปี พ.ศ. 2541 อย่างแน่นอน รัฐบาลจึงได้เห็นชอบให้บริษัทโฮปเวลล์ดำเนินโครงการต่อไป อีกทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ โดยกระทรวงการคลังและสถาบันการเงินในกำกับได้ปล่อยเงินกู้ จำนวน 2,500 ล้านบาทให้กับบริษัทโฮปเวลล์ แต่หลังจากที่รัฐบาลประกาศลดตัวค่าเงินบาทในวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2540 และได้มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลก็เกิดความตึงเครียดในการก่อสร้างโครงการของทั้งสองฝ่าย จนกระทั่งนำไปสู่การบอกเลิกสัญญากับกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติ โดยมติคณะรัฐมนตรีของนายชวน หลีกภัย สมัยที่ 2 ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2540 ด้วยสาเหตุการก่อสร้างล่าช้ากว่ากำหนดและไม่สามารถก่อสร้างให้ทันการใช้สำหรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์³⁵⁹ แม้ก่อนหน้าที่ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีสมัยแรกจะเป็นผู้ผลักดันโครงการก่อสร้างต่อก็ตาม

³⁵⁷ รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, “ความสำเร็จของโครงการกับผลประโยชน์ของแผ่นดิน” ผู้จัดการรายวัน (27 พฤษภาคม 2537).

³⁵⁸ บริษัทโฮปเวลล์, ประสบการณ์ในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541 (ม.ป.ป.), หน้า 15-21.

³⁵⁹ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โฮปเวลล์) (ม.ป.ท., 2554), หน้า 9-10.

อย่างไรก็ตาม ก่อนหน้าที่จะมีการบอกเลิกสัญญากับบริษัทโฮปเวลล์ รัฐบาลได้มีการศึกษา รถไฟความเร็วสูงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า เส้นทางที่ลงทุนน้อยที่สุดและมีปริมาณ ผู้โดยสารมากกว่าเส้นทางอื่น คือ เส้นทางกรุงเทพ-ชายฝั่งทะเลตะวันออก (มาบตาพุด) เนื่องจากเป็น เขตอุตสาหกรรมการลงทุนจากต่างประเทศ เส้นทางจะผ่านสนามบินกรุงเทพแห่งที่สอง (สนามบิน หนองงูเห่า) ท่าเรือน้ำลึกสองแห่ง และสนามบินอู่ตะเภา³⁶⁰ ต่อมารัฐบาลจึงได้มีมติอนุมัติให้ก่อสร้าง รถไฟความเร็วสูง เมื่อได้มีการศึกษารายละเอียดจนได้เส้นทางจากสถานีกลางกรุงเทพ (หัวขวง) ไป ยังลาดกระบัง สนามบินหนองงูเห่า บางประกง ชลบุรี ศรีราชา พัทยา มาบตาพุด และระยอง³⁶¹ แม้ จะมีการศึกษารายละเอียดแต่ก็ไม่มีความสำเร็จ สถานีกลางกรุงเทพ (หัวขวง) ได้กลายเป็น สำนักงานขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร หรือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในปัจจุบัน

ส่วนโครงการก่อสร้างระบบการขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครที่ บริษัทโฮปเวลล์ โฮลดิ้งส์ จำกัด ได้รับในอดีต ปัจจุบันได้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. เส้นทางจาก พญาไทไปจนถึงหัวหมาก กลายเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ (Airport Rail Link: ARL) โดยเชื่อมเส้นทางกับโครงการรถไฟ ความเร็วสูงที่ได้ศึกษาไว้ในช่วงลาดกระบัง-สุวรรณภูมิ และ 2. เส้นทางตั้งแต่บางซื่อจนถึงรังสิต ภายหลังได้มีการทุบเสาดอมของโครงการโฮปเวลล์และได้กลายเป็นโครงการก่อสร้างรถไฟชานเมือง สายสีแดง บางซื่อ-รังสิต โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

6.4 การมุ่งสู่ภาคตะวันออกของกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐ

การพัฒนาที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมบริเวณริมชลของกรุงเทพมหานครมาตั้งแต่สมัย รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เช่น นิคมอุตสาหกรรมบางปู บางพลี บางชัน และลาดกระบัง แต่ก็ไม่สามารถขยายท่าเรือน้ำลึกเพื่อขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ได้อีก นำไปสู่โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่ง ทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development) ภายใต้อำนาจพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ในปี พ.ศ. 2525 ซึ่งได้ออกประกาศให้พื้นที่ของจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา จำนวน 8.3 ล้านไร่ เป็นเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ทันสมัย พร้อมทั้งสร้างท่าเรือน้ำลึกเชิงพาณิชย์เพื่อขนถ่าย สินค้าจำนวนสองแห่ง ผนวกกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่ให้สิทธิพิเศษทางภาษีและการลดค่าเงิน

³⁶⁰ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, การศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง (ประเทศไทย) รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 สรุปสำหรับผู้บริหาร (ม.ป.ท., 2537).

³⁶¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองงูเห่า-ระยอง การศึกษาเพื่อให้เอกชนลงทุนร่วมตาม พ.ร.บ. (ม.ป.ท., 2539).

บาท³⁶² ทำให้ดึงดูดกลุ่มทุนทั้งในประเทศและต่างชาติให้มาลงทุนในเขตอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก เนื่องด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้มีการขยายเส้นทางมานาน จึงให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการขยายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทรา



³⁶² ไทยพับลิก้า. 30 ปี โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด: การพัฒนาที่ยั่งยืน? [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2012/11/30-years-eastern-seaboard-development/> [สืบค้นเมื่อวันที่ 18 พ.ค. 2561]

6.4.1 การก่อสร้างเส้นทางชุมทางฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-สัตหีบ

ความคิดริเริ่มที่จะพัฒนาเส้นทางฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง-สัตหีบ ที่จะเชื่อมต่อโครงการท่าเรือ น้ำลึกแหลมฉบังและท่าเรือ น้ำลึกสัตหีบ ระยะทาง 164 กิโลเมตร มีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 ซึ่งได้สำรวจเส้นทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว รวมถึงจากสหรัฐอเมริกาได้รับมอบรางวัลและเครื่องประกอบรางวัล ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่ก็ไม่ได้รับงบประมาณการก่อสร้างทางรถไฟจากรัฐบาลในสมัยนั้น³⁶³ ต่อมารัฐบาลนายธานินทร์ โกรวิเชียร ได้มีมติในเดือนกันยายน พ.ศ. 2520 ให้สร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ระยะทาง 80 กิโลเมตร แต่ก็เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงการก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกหลังการรัฐประหารในปลายปี พ.ศ. 2520 รัฐบาลของพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ ซึ่งเคยดำรงตำแหน่งประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ผลักดันให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบของกองทัพเรือเป็นท่าเรือพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ ส่งผลให้ต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทางรถไฟเป็นเส้นทาง ฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลจึงได้อนุมัติงบประมาณก่อสร้างทางรถไฟจากฉะเชิงเทรา เลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกไปยังอำเภอศรีราชา อำเภอบางละมุง และสิ้นสุดที่ท่าเรือ น้ำลึกสัตหีบ ระยะทาง 134 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อการส่งสินค้าที่ท่าเรือสัตหีบและเขตอุตสาหกรรมต่างๆในบริเวณใกล้เคียง โดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดินและให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบการประมูลก่อสร้าง³⁶⁴

หลังจากที่ได้มีการสำรวจแนวเส้นทางและการจัดซื้อที่ดิน ได้มีการคัดเลือกที่ปรึกษาโครงการก่อสร้าง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างบริษัทแคมป์แชนคินเตอร์เนชั่นแนล เอ/เอส จำกัด ร่วมกับ บริษัท วิศวกรที่ปรึกษาไทย จำกัด และ บริษัท ไทย ดี.ซี.ไอ. ให้สำรวจออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างเส้นทางสายนี้ในวงเงิน 39 ล้านบาท หลังจากนั้นจึงได้มีการประกวดราคาก่อสร้างซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ตอน วงเงิน 2,104,182,144 บาท ผลการประกวดราคาปรากฏว่า บริษัท ลักษณะขนส่งและก่อสร้าง จำกัด ชนะการประกวดราคา รับเหมาทำงานตอนที่ 1 ส่วนงานรับเหมาทำงานอีกตอน เป็นของ บริษัท ดั่งเอ็งไอออนเวอร์ค จำกัด ร่วมกับ บริษัท แลและสหายก่อสร้าง จำกัด ทั้งสองบริษัท จะเริ่มทำการก่อสร้างพร้อมกันในเดือนเมษายน พ.ศ. 2524 มีกำหนดระยะเวลา 26 เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2526³⁶⁵

การก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ท่าเรือ น้ำลึกสัตหีบ ระยะทาง 134 กิโลเมตร ได้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2528 ส่วนงานติดตั้งเครื่องสื่อสารอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมแล้วเสร็จใน

³⁶³ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2516 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ม.ป.ท., 2517), หน้า 43.

³⁶⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2525 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ม.ป.ท., 2526), หน้า 16.

³⁶⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2525 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ม.ป.ท., 2526), หน้า 16.

เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2532 หลังจากนั้นได้มีการเปิดเดินรถซึ่งส่วนใหญ่เป็นการรถบรรทุกสินค้า เช่น รถบรรทุกก๊าซของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) จากสถานีบางละมุงไปยังขอนแก่น นครสวรรค์ และลำปาง รวมถึงการเดินรถบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือพาณิชย์สัตหีบกับ ย่านรับ-ส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ย่านพลโยธิน ส่วนรถไฟบรรทุกผู้โดยสารนั้นถือเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่า³⁶⁶

6.4.2 การขยายเส้นทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด และ ชุมทางศรีราชา-แหลมฉบัง

นอกจากทางสายหลักชายฝั่งทะเลตะวันออกแล้ว รัฐบาลต้องการสร้างทางรถไฟสายย่อยจาก ศรีราชาไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 11.2 กิโลเมตร และอีกหนึ่งสายย่อยคือเส้นทางจากเขาชีจรรย์ในจังหวัดชลบุรีไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดในจังหวัดระยอง ระยะทาง 24 กิโลเมตร เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึก³⁶⁷ ซึ่งการรถไฟได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ได้ออกแบบท่าเรือแหลมฉบังให้สำรวจเส้นทางศรีราชา-แหลมฉบัง กระทั่งได้ออกแบบแล้วเสร็จสมบูรณ์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2529³⁶⁸ ส่วนบริษัท Pacific Consultant International และ บริษัท Thai Professional Engineering ได้รับเลือกให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมเส้นทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด ซึ่งได้ส่งมอบรายงานการออกแบบในเดือนเดียวกัน³⁶⁹

การก่อสร้างทางรถไฟสายย่อยทั้งสองได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (Overseas Economic Cooperation Fund of Japan: OECF)* ในปี พ.ศ. 2532 รัฐบาลได้ขอกู้เงินในการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง จำนวน 1,013 ล้านบาท ส่วนเส้นทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด OECF ได้อนุมัติเงินกู้จำนวน 3,002 ล้านบาท ซึ่งรัฐบาลได้อุดหนุนงบประมาณเพื่อก่อสร้างทางทั้งสองเช่นกัน แต่อุดหนุนในสัดส่วนที่น้อย

³⁶⁶ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2532 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ทรีดีการพิมพ์, 2533), หน้า 43.

³⁶⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2528 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ม.ป.ท., 2529), หน้า 50.

³⁶⁸ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2530 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: แควเรีย คอมมิวนิเคชั่น, 2531), หน้า 17.

³⁶⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2529 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: แควเรีย คอมมิวนิเคชั่น, 2530), หน้า 16.

* กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (Overseas Economic Cooperation Fund of Japan) หรือ OECF ทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ภาครัฐและเอกชนที่อยู่นอกประเทศญี่ปุ่น ภายหลังจากได้กลายเป็นธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation) หรือ JBIC โดยปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency) หรือ JICA

กว่า³⁷⁰ แต่การก่อสร้างเส้นทางรถไฟทั้งสองก็ล่าช้าไปหลายปี เส้นทางศรีราชา-แหลมฉบัง เริ่มก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2533 ส่วนเส้นทางสัตหีบ-มาบตาพุด เริ่มก่อสร้างในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2535³⁷¹ แม้งานติดตั้งอาณัติสัญญาณจะยังไม่เสร็จสมบูรณ์ แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทดลองเปิดใช้เส้นทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2535 โดยควบคุมการเดินรถด้วยวิทยุและโทรศัพท์ไปพลาง³⁷²

6.4.3 การขยายเส้นทางรถไฟสายคลองลียบแก้ว-บ้านภาชี-แก่งคอย

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกของกลุ่มทุนโดยรัฐที่เปิดให้บริการจากสถานีกรุงเทพไปจนถึงอรัญประเทศมาเป็นเวลาหลายสิบปี ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวคิดที่จะเชื่อมทางรถไฟระหว่างทางรถไฟสายเหนือและสายอีสานกับทางรถไฟสายตะวันออกโดยไม่ผ่านกรุงเทพ เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าและลดความความหนาแน่นของขบวนรถที่สถานีกรุงเทพ อันเป็นโครงการที่มีความคิดริเริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 โดยมีการสำรวจเส้นทางจากสถานีรถไฟคลองลียบแก้วในอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา ผ่านอำเภองครักษ์ จังหวัดนครนายก แล้วไปเชื่อมต่อกับรถไฟสายเหนือและสายอีสานที่สถานีชุมทางบ้านภาชี แม้จะมีการสำรวจเส้นทางเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ไม่ได้รับงบประมาณการสำรวจรายละเอียดและออกแบบ ทำให้โครงการก่อสร้างเส้นทางนี้ถูกเลื่อนออกไป³⁷³ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2528 รัฐบาลอิตาลีได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า โดยการส่งผู้เชี่ยวชาญจากบริษัท Transystem Transporti Intermodali มาศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างพร้อมทั้งออกแบบรายละเอียดโครงการเส้นทางรถไฟสายที่จะเชื่อมต่อ ซึ่งได้มีการกำหนดแนวเส้นทางศึกษา 3 แนว ได้แก่³⁷⁴

1. คลองลียบแก้ว-วิหารแดง-บ้านภาชี ซึ่งจะสามารถเชื่อมกับเส้นทางสายเหนือและสายอีสานที่สถานีชุมทางบ้านภาชี

³⁷⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2532 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ทริตีการพิมพ์, 2533), หน้า 43.

³⁷¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2534 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ด้านสุทธการพิมพ์, 2535), หน้า 36.

³⁷² การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2535 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ฉลองรัตน, 2536), หน้า 32.

³⁷³ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2516 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: แสบปีเนสแอดเวอร์ไทซิ่ง, 2517), หน้า 43.

³⁷⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2529 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: แคเรีย คอมมิวนิเคชั่น, 2530), หน้า 13-16.

2. คลองสิบแก้ว-วิหารแดง-แก่งคอย โดยจะเป็นการเชื่อมต่อเฉพาะสายอีสานที่สถานีชุมทางแก่งคอย
3. คลองสิบแก้ว-วิหารแดง-บ้านภาชีและแก่งคอย จะเป็นการเชื่อมต่อทางรถเหนือและสายอีสานกับรถไฟสายตะวันออกเฉียงใต้

จากผลการศึกษารัฐบาลได้เลือกที่จะสร้างเส้นทางจากสถานีคลองสิบแก้วไปยังสถานีวิหารแดง แล้วเชื่อมต่อกับสถานีชุมทางแก่งคอยกับเส้นทางรถไฟสายอีสาน ระยะทาง 82.5 กิโลเมตร เท่านั้น โดยที่ไม่ได้มีการเชื่อมต่อกับรถไฟสายเหนือ ทั้งนี้ในการขยายเส้นทางได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น (Oversea Economic Cooperation Fund of Japan: OECF) ในการปล่อยกู้เงินจำนวน 8,158 ล้านบาท ส่วนรัฐบาลจะอุดหนุนงบประมาณในอัตราส่วนน้อยกว่า³⁷⁵ ส่วนการก่อสร้างก็ได้ล่าช้าไปจนถึงปี พ.ศ. 2535 ถึงจะได้ออกสร้างในเดือนมิถุนายน โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ. 2538³⁷⁶

6.5 สรุป

กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐเดิมยังคงมีบทบาทนำในยุคนี้และมีทุนโดยรัฐหน่วยงานใหม่มาแบ่งการขยายเส้นทางจากการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่เนื่องด้วยการขาดแคลนเงินลงทุนโดยรัฐเอง กลุ่มทุนโดยรัฐทั้งสองกลุ่มจึงพยายามร่วมมือกับกลุ่มทุนต่างชาติเพื่อพัฒนาระบบราง ซึ่งต่อมาได้เกิดปัญหาที่กลุ่ม Lavalin ไม่สามารถระดมทุนได้สำเร็จ ส่วนกลุ่ม Hopewell Holdings ก็ได้พยายามสร้างปฏิสัมพันธ์อันดีกับรัฐ โดยการรับขยายงานก่อสร้างเพิ่มเติมจากเดิมที่รับเฉพาะระบบรางจนขยายไปสู่การก่อสร้างทางด่วน แต่ก็เกิดปัญหาในระหว่างก่อสร้างและเกิดความขัดแย้งกับกลุ่มทุนโดยรัฐจนนำไปสู่การบอกเลิกสัญญา ปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มทุนระบบรางในยุคนี้สะท้อนให้เห็นถึงการที่พลังการเมืองภายในพยายามกีดกันทุนต่างชาติซึ่งมีฐานทางเศรษฐกิจในประเทศไม่มากนัก ส่วนการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มุ่งเน้นการขยายเส้นทางในภาคตะวันออกเฉียงใต้ตอบสนองการพัฒนาอุตสาหกรรมมากกว่าการขยายเส้นทางทั่วประเทศให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มทุนต่างชาติจนนำไปสู่การยกเลิกสัญญา ทำให้กลุ่มทุนโดยรัฐรักษาบทบาทนำในระบบรางได้สำเร็จ

³⁷⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2532 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ทริตีการพิมพ์, 2533), หน้า 43.

³⁷⁶ การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2534 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (กรุงเทพฯ: ด้านสุทธการพิมพ์, 2535), หน้า 36.

บทที่ 7

การร่วมทุนระหว่างรัฐ เอกชน และต่างชาติ พ.ศ. 2536-2558

ความล้มเหลวในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในยุคที่ผ่านมา ได้นำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐและกลุ่มทุนต่างชาติ จนเกิดการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนมาก แต่ในความขัดแย้งก็ได้เกิดช่องว่างที่ทำให้กลุ่มทุนโดยรัฐกลุ่มใหม่กับกลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศต้องการที่จะพัฒนาระบบรางในเมือง นอกจากนี้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ยังได้เปิดโอกาสให้บริษัทจำกัดและบริษัทมหาชนสามารถระดมทุนในรูปของหุ้นกู้ (Bond) ซึ่งถือเป็นตราสารหนี้ภาคเอกชนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้³⁷⁷ กล่าวคือกลุ่มทุนมีช่องทางการระดมทุนภายในประเทศมากกว่าการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินหรือการขายหุ้นสามัญ ในบทนี้จะอธิบายถึงลักษณะของปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มทุนโดยรัฐหลายกลุ่มที่มีบทบาทในการพัฒนาระบบรางกับกลุ่มทุนในประเทศที่ให้ความสนใจว่าเป็นอย่างไร

7.1 การก่อตัวของกลุ่มทุนระบบรางเอกชนรายใหม่

การลงนามสัญญาสัมปทานระหว่างกรุงเทพมหานคร กับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2535 เพื่อพัฒนารถไฟลอยฟ้าในกรุงเทพได้ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อระบบรางไทยอย่างมาก เพราะเป็นโครงการแรกที่พัฒนาสำเร็จและสามารถเปิดให้บริการได้หลังจากที่ล้มเหลวกับโครงการรถไฟฟ้าลาวาลินและรถไฟไฮโปเวลล์ เพื่อทำความเข้าใจที่มาที่ไปของสัญญาสัมปทาน จึงต้องย้อนกลับไปพิจารณาถึงการก่อตัวและการสะสมทุนของกลุ่มทุนระบบรางเอกชนรายใหม่

7.1.1 ฐานทางธุรกิจของกลุ่มทุนเอกชน

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด หรือเดิมคือ บริษัท ธนായ จำกัด ก่อตั้งขึ้นเพื่อดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยตระกูลกาญจนพานิชที่นำโดย ศิริ กาญจนพานิช บุตรชายของ มงคล กาญจนพานิช ซึ่งอพยพจากจีนตอนใต้มายังกรุงเทพเพื่อประกอบธุรกิจขนาด

³⁷⁷ สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย, มาตรฐานกับการลงทุนในหุ้นกู้ [ออนไลน์]. 2549. แหล่งที่มา: <http://www.thaibma.or.th/pdf/publication/BondInvestment.pdf> [15 มิถุนายน 2561]

ยอมย่านเยาวราช หลังจากนั้นได้ย้ายไปสะสมทุนที่ฮ่องกงโดยการประกอบธุรกิจร้านขายนาฬิกา³⁷⁸ เมื่อสะสมทุนได้จำนวนหนึ่งจึงจัดตั้งบริษัท Stelux Group ในปี พ.ศ. 2506 ทำการผลิตชิ้นส่วนนาฬิกาเพื่อการส่งออกต่างประเทศ กิจการดำเนินไปได้ด้วยดีจนสามารถนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกงในปี พ.ศ. 2515 ซึ่งชิ้นส่วนนาฬิกาของ Stelux Group ได้การยอมรับว่ามีคุณภาพดี ต่อมาจึงได้บุกเบิกธุรกิจขายส่งและขายปลีกทั้งนาฬิกาในนาม City Chain และร้านขายแว่นตา Optical 88 มีสาขาหลายร้อยแห่ง ทั้งในฮ่องกง จีน มาเลเซีย และไทย³⁷⁹

จะด้วยความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจการเมืองของบริติชฮ่องกงซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษที่จะหมดสัญญาเช่าและจะต้องส่งเกาะคืนให้กับจีนแผ่นดินใหญ่ ในปี พ.ศ. 2540 แม้จะมีการทำปฏิญญาร่วมจีนอังกฤษ (Sino-British Joint Declaration) ในปี พ.ศ. 2527 ที่จีนจะใช้รูปแบบการปกครอง “1 ประเทศ 2 ระบบ” ให้อธิปไตยแก่ฮ่องกงดั้งเดิมเหมือนก่อนที่จะอังกฤษจะส่งมอบเกาะคืน แต่วิกฤตการณ์เทียนอันเหมินที่มีการปราบปรามขบวนการประชาธิปไตยจนมีผู้เสียชีวิตหลายพันคน ในปี พ.ศ. 2532 กลับทำให้เกิดขบวนการต่อต้านจีนในฮ่องกงและสร้างความหวาดกลัวให้กับนายทุนฮ่องกงจำนวนไม่น้อย³⁸⁰ ทำให้นักธุรกิจฮ่องกงจำนวนมากมักจะทำธุรกิจข้ามชาติเพื่อส่งออกทุนไปยังประเทศอื่น เช่นเดียวกับ มงคล กาญจนพาสน์ แม้จะทำธุรกิจขนาดใหญ่ในฮ่องกง แต่ก็มีครอบครัวและลูกจำนวน 11 คน ซึ่งกำเนิดและโตในเมืองไทย ทำให้มงคลต้องเดินทางไปมาระหว่างกรุงเทพฯกับฮ่องกง เมื่อลูกๆเรียนจบชั้นประถมศึกษาจึงส่งไปเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาที่ฮ่องกง³⁸¹ ในขณะนั้นฮ่องกงเป็นเกาะที่มีการพัฒนาระบบราง (Tram) มาตั้งแต่ พ.ศ. 2431 จนนำไปสู่การพัฒนากระบวนรถไฟไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2447 โครงข่ายระบบรางครอบคลุมเส้นทางสาย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁷⁸ ชญานิจ์ ดาศรี และ Ron Gluckman. ย้อนรอย คีรี กาญจนพาสน์ ขับเคลื่อนมังกรสยามเชื่อมมหานคร[ออนไลน์]. กรุงเทพฯ: Forbes Thailand, 2560. แหล่งที่มา: <http://www.forbesthailand.com/people-detail.php?did=1613> [1 เมษายน 2561]

³⁷⁹ Stelux International Holding. *Corporate Profile*[online]. Hongkong, 2018. Available form: <http://www.stelux.com/eng/ir/profile.php> [April 1, 2018]

³⁸⁰ The Economist. *1898 and all that-a brief history of Hong Kong*[online]. 1997. Available form: <https://www.economist.com/node/91779> [March 30, 2018]

³⁸¹ สุปราณี คงนรินทร์สุข. คีรี กาญจนพาสน์ มังกรสะท้านบูลิ้ม[ออนไลน์]. 2534. แหล่งที่มา: <http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=31404> [30 มีนาคม 2561]

หลักทั้งสถานที่ราชการ สนามบิน สถานศึกษา ย่านเศรษฐกิจ และที่พักอาศัย โดยมีผู้ให้บริการขนาดใหญ่ คือ Mass Transit Railway หรือ MTR Corporation ให้บริการรถไฟฟ้าจำนวน 10 สาย³⁸²

ลูกชายสองในสิบเอ็ดคนของมงคลได้เป็นกำลังสำคัญในการกลับมาทำธุรกิจในประเทศไทย ได้แก่ อนันต์ กาญจนพาสน์ ซึ่งเป็นลูกชายคนโต และ ศิริ กาญจนพาสน์ ลูกชายคนที่เจ็ดของมงคล โดยอนันต์ได้ก่อตั้งบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด ในปี พ.ศ. 2516 เพื่อซื้อที่ดินพัฒนาที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์ย่านชานเมืองบริเวณปากเกร็ด จนกระทั่งนำบริษัทเข้าตลาดหลักทรัพย์ในปี พ.ศ. 2535 ต่อมาได้กลายเป็นเมืองทองธานี ส่วนศิริได้ก่อตั้งบริษัท ธนายง จำกัด ขึ้นในปี พ.ศ. 2511 เพื่อพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และคอนโดมิเนียม โดยเล็งเห็นโอกาสจากราคาที่ดินในกรุงเทพฯ มีราคาสูงกว่าในฮ่องกง แม้ศิริจะเป็นผู้ก่อตั้งบริษัทแต่ก็ไม่ได้เข้ามาเป็นผู้บริหารโดยตรงเนื่องจากต้องบริหารธุรกิจที่ฮ่องกง จนกระทั่งภายหลังได้มีบทบาทบริหารในบริษัทมากขึ้น จนกระทั่งเข้ามาบริหารอย่างเต็มตัว

ศิริ กาญจนพาสน์ ได้สะสมทุนโดยการลงทุนซื้อเกาะกระดาด จังหวัดตราด ในปี พ.ศ. 2531 มีเนื้อที่ประมาณ 1,200 ไร่ ในราคา 50 ล้านบาท โดยถือครองในชื่อบริษัท กาญจนพาสน์พัฒนา จำกัด ไม่เพียงแต่จะได้ที่ดินบนเกาะแล้ว ยังรวมไปถึงรีสอร์ทสุดหรูและทันสมัยที่สุดในยุคบุกเบิกการท่องเที่ยวจังหวัดตราด ซึ่งศิริต้องการยกระดับสถานที่พักตากอากาศชายทะเลให้สมบูรณ์แบบและเพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก³⁸³ แต่ก็ต้องพับโครงการไปเนื่องจากประเมินแล้วว่าน่าจะไม่คุ้ม แล้วหันไปลงทุนพัฒนาโครงการธานีดี* ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ดินที่มีความหลากหลายในการใช้งาน (Mixed-use) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิที่มีทั้งหมดบ้านจัดสรร สนามกอล์ฟ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ บริษัทของศิริสะสมทุนจนสามารถนำบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ใน ปี พ.ศ. 2534³⁸⁴

³⁸² MTR Corporation. [Railway Network](https://www.mtr.com.hk/en/corporate/operations)[online]. 2018. Available form: <https://www.mtr.com.hk/en/corporate/operations> [March 30, 2018]

³⁸³ เกาะกระดาดรีสอร์ท. [เรื่องราวของเกาะกระดาดรีสอร์ท](http://www.kohkradadresorts.com/about%20us.html)[ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.kohkradadresorts.com/about%20us.html> [30 มีนาคม 2561]

* ภายหลัง บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ได้สนับสนุนพื้นที่ส่วนหนึ่งของธานีดี จำนวน 100 ไร่ เพื่อเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯและปริมณฑล ระยะที่สอง (M-Map Phase 2) รถไฟฟ้าไลท์เรลเส้นทางบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

³⁸⁴ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน). [ความเป็นมาของบริษัท](http://www.btsgroup.co.th/th/about_us_history.php)[ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.btsgroup.co.th/th/about_us_history.php [30 มีนาคม 2561]

ไม่เพียงแต่การนำบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไทย ศรียังได้นำบริษัท วายเคไทย (โฮลดิ้ง) จำกัด จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกง จนมูลค่าของบริษัทเติบโตถึง 9 เท่า ในระยะเวลาสองปี ซึ่งศรียืนยันว่าไม่ได้เป็นการปั่นราคาแต่อย่างใด แต่เป็นเพราะบริษัทมีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น ซึ่งในปี พ.ศ. 2532 วายเคไทย (โฮลดิ้ง) ที่ตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกง มีสินทรัพย์รวม 510.5 ล้านบาท หนี้สิน 350.3 ล้านบาท กำไร 143.3 ล้านบาท และกำไรสุทธิ 52.2 ล้านบาท ในสองปีที่ผ่านมา และเป็นที่คาดว่ากำไรในปีนี้จะได้ 132 ล้านบาท เนื่องจากโครงการพัฒนาที่ดินผืนใหญ่ของบริษัทธนายนไทย³⁸⁵ ความสำเร็จในการซื้อที่ดินเพื่อพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของสองพี่น้อง ประกอบกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าลาวาลินได้หยุดชะงักไปและมีแนวโน้มว่าจะยกเลิกสัญญา ทำให้ศรีสนใจที่จะลงทุนในระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

7.1.2 การประมุขระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

ในยุคนี้กรุงเทพมหานครไม่เพียงแต่จะเป็นการปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ แต่ยังถือเป็นกลุ่มทุนโดยรัฐที่มาจากระดับท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการขนส่ง ซึ่งสามารถดำเนินกิจการนอกเขตกรุงเทพมหานครได้ อีกทั้งยังสามารถจัดตั้งบริษัทร่วมกับเอกชนหรือมอบอำนาจให้เอกชนดำเนินกิจการแทนได้³⁸⁶ แม้ที่ผ่านมากรุงเทพมหานครได้มีการตั้ง บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เพื่อดำเนินวิสาหกิจ แต่ก็ไม่สามารถที่จะผลักดันไปสู่การลงทุนขนาดใหญ่ได้³⁸⁷

หลังจากที่พลตรีจำลอง ศรีเมือง ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นสมัยที่สองในช่วงต้นปี พ.ศ. 2533 ได้มีนโยบายพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อแก้ไขการจราจรที่ติดขัด แต่ก็ยังไม่มีแนวคิดที่จะใช้งบประมาณของกรุงเทพมหานครก่อสร้างหรือเปิดขายพันธบัตรท้องถิ่นเพื่อระดมทุนก่อสร้างเอง พลตรีจำลองจึงมีแนวคิดที่จะให้สัมปทานเอกชนในการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน โดยการตั้งคณะกรรมการพิจารณาการลงทุนซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนกระทั่งได้ประกาศเงื่อนไขในการเสนอโครงการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่ง

³⁸⁵ สุปรานี คงนิรันดรสุข. ศรี กาญจนพาสน์ มังกรสะท้านบูลิ้ม. [ออนไลน์]. 2534. แหล่งที่มา: <http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=31404> [30 มีนาคม 2561]

³⁸⁶ “พระราชบัญญัติบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 102 ตอนที่ 115 (31 สิงหาคม 2528), หน้า 41-47.

³⁸⁷ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด. ประวัติบริษัท[ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.thanakom.co.th/thanakom/about_us.html [30 มีนาคม 2561]

มวลงนในเดือนเมษายน พ.ศ. 2534³⁸⁸ ซึ่งผู้รับสัมปทานจะได้รับสิทธิประโยชน์จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในการงดเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี พร้อมทั้งการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักร เพื่อจูงใจให้เอกชนเสนอโครงการ³⁸⁹

แม้จะไม่ได้มีการศึกษารายละเอียดและการออกแบบเส้นทางล่วงหน้า แต่ก็ได้ประกาศเงื่อนไขในการเสนอโครงการ ซึ่งมีผู้ยื่นข้อเสนอลงทุนทั้งหมด 3 ราย คณะกรรมการได้พิจารณาข้อเสนอแล้วสรุปว่า ข้อเสนอของกลุ่มธนายงมีความเหมาะสมที่สุด โดยเสนอเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด ประกอบด้วยงานก่อสร้างระยะทาง 13.5 กิโลเมตร โรงจอดและซ่อมบำรุง 1 แห่ง และสถานีรถไฟฟ้า 17 สถานี ใช้ระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (Light Rail Transit) ภายหลังจากที่ชนะการประมูล ศิริ กาญจนพาสน์ ได้ก่อตั้งบริษัท บางกอก ทรานซิท ซิสเต็ม จำกัด (Bangkok Transit System Company: BTS) ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535³⁹⁰ และต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท ธนายง จำกัด (มหาชน) บริษัทซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น และบริษัทดิคโค โสฟท์ แอนด์ วิดมันน์ (Dyckerhoff & Widmann AG) จากเยอรมัน เพื่อเป็นบริษัทที่จะลงนามสัญญาสัมปทานในเดือนเมษายน พ.ศ. 2535 ทั้งนี้คู่สัญญาตกลงที่จะสร้างระบบขนส่งมวลชนและประกอบกิจการแบบเหมาเบ็ดเสร็จระยะเวลา 30 ปี หลังจากนั้นต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้กับกรุงเทพมหานคร จำนวน 2 สาย³⁹¹ ได้แก่

1. สายสุขุมวิท เริ่มต้นจากคลองตันบริเวณถนนสุขุมวิท 71 ไปยังถนนเพลินจิต มายังถนนพระรามที่ 1 จนถึงสี่แยกปทุมวัน ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร
2. สายอนุสาวรีย์ เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปยังถนนราชปรารภ ถนนสีลม ไปจนถึงแยกถนนสุรศักดิ์ ระยะทาง 6 กิโลเมตร

³⁸⁸ อิศรา อิศวทองกุล, “การประชาสัมพันธ์บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน),” (สารนิพนธ์หลักสูตรปริญญาวารสารศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาประชาสัมพันธ์ คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543), หน้า 18.

³⁸⁹ จักพงษ์ ควรรุอาชัย, “การวิเคราะห์อุตสาหกรรมการให้บริการซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า,” (งานวิจัยหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), หน้า 7.

³⁹⁰ อิศรา อิศวทองกุล, “การประชาสัมพันธ์บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน),” (สารนิพนธ์หลักสูตรปริญญาวารสารศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาประชาสัมพันธ์ คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543), หน้า 18.

³⁹¹ สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. ระหว่าง กรุงเทพมหานคร กับ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด, 2535.



รูปภาพ 36 ภาพมุมสูงบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า BTS ซึ่งในอดีตคือหมอชิตเก่า

ที่มา: <http://www.nationtv.tv/main/gallery/751/>

โดยทางกรุงเทพมหานครมีหน้าที่ในการจัดหาที่ดินสำหรับการก่อสร้างตามเส้นทางที่ได้ระบุไว้ ส่วนบริษัท BTS จะต้องระดมทุนจากทั้งในและต่างประเทศเพื่อบริหารการโครงการ เริ่มจากการที่ กรุงเทพมหานครได้ให้กลุ่มธนายกัยืมเงินจำนวน 500 ล้านบาท โดยไม่คิดดอกเบี้ย³⁹² ส่วนเงินกู้มาจากธนาคารไทยพาณิชย์ จำนวน 548 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ สถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะและการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Kreditanstalt fuer Wiederaufbau: KfW) จำนวน 424 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ และบริษัทเงินทุนระหว่างประเทศ (International Finance Corporation: IFC) จำนวน 50 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้มีผู้ร่วมลงทุนผ่านการลงทุนกับบริษัท BTS รายใหญ่ ได้แก่ บริษัท ธนายก จำกัด (มหาชน) บริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ IFC³⁹³ รวมไปถึงการระดมเงินทุนจากยุโรปด้วยการออกตราสารหนี้ยูโรแปลงสภาพ (Convertible Eurobond) ซึ่งขายได้จำนวน 130 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวมถึงการระดมทุนภายในประเทศโดยการขายหุ้นกู้ในตลาดหลักทรัพย์ไทย ตั้งเป้าไว้ที่ 100 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ³⁹⁴ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2539

³⁹² นิตยสารผู้จัดการ. “โครงการรถไฟฟ้า กทม. ยืดเยื้อ ธนายกเร่งสัญญาหั่นพิษการเมือง” [ออนไลน์]. 2535.

แหล่งที่มา: <http://info.gotomanager.com/news/printnews.aspx?id=6737> [30 มีนาคม 2561]

³⁹³ Emerging Asia Capital Partners. *Case Study: BTS Skytrain* [online].

Available from: <http://www.eacp.asia/BTS.php> [May 30, 2018]

³⁹⁴ Victor Mallet. Anglo-French group to enter negotiations to build \$1bn rail network in Bangkok. *Financial Times* (5 March 1994): p. 4.

7.1.3 การเปลี่ยนแปลงเส้นทางและสถานีซ่อมบำรุง

อย่างไรก็ตาม ได้เกิดการต่อต้านจากประชาชนและพลตรีจำลอง ศรีเมือง อดีตผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครที่เคยเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งไม่ต้องการให้บริษัท BTS ใช้พื้นที่ของสวนลุมพินีจำนวน 37 ไร่ เป็นอู่ซ่อมบำรุงและจอดรถไฟฟ้า เนื่องจากประชาชนต้องการให้คงเจตนาารมณ์ของสวนสาธารณะไว้เช่นเดิม³⁹⁵ ส่งผลให้กรุงเทพมหานครต้องหาพื้นที่ใหม่ในการรองรับการก่อสร้างอู่ซ่อมบำรุง จนกระทั่งได้ขอเจรจาต่อรองกับกรมธนารักษ์ในการขอใช้ที่ดินของสถานีขนส่งหมอชิต* ได้สำเร็จในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2536 ซึ่งตามแผนที่วางไว้ซ่อมบำรุงจะเป็นการก่อสร้างอาคารสูง 7 ชั้น บนเนื้อที่ 40 ไร่ ชั้นล่างเป็นโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ชั้น 1-3 จะใช้เป็นสถานีขนส่งรถโดยสาร ส่วนชั้นที่ 4-7 เป็นอาคารจอดรถ ในระหว่างที่รอการก่อสร้างอาคารให้แล้วเสร็จ รัฐบาลจะลงทุนก่อสร้างสถานีขนส่งชั่วคราวที่ถนนกำแพงเพชร ซึ่งเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย³⁹⁶ แต่



³⁹⁵ Duncan McCargo, *Chamlong Sirmuang and the New Thai Politics* (London: Hurst & Company, 1997), p. 285.

* สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ หรือ สถานีขนส่งหมอชิต เดิมที่ตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธินหรือบริเวณสถานีรถไฟหมอชิตในปัจจุบัน ต่อไปได้ย้ายไปตั้งบนถนนกำแพงเพชร 2 กลายเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือ หมอชิต 2

³⁹⁶ กฤษ อินทรโกเศศ. “นโยบายการแก้ไขปัญหาจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538), หน้า 70-71.

กระนั้นก็ได้ไม่มีการดำเนินการก่อสร้างอาคารส่วนที่เหลือชั้น 1-7 เหลือเพียงเหล็กเตี้ยสำหรับรอก่อสร้าง



รูปภาพ 37 แผนที่แสดงเส้นทางการก่อสร้างรถไฟฟ้า BTS และจุดจอดซ่อมบำรุง ทั้งเส้นทางเดิมและเส้นทางใหม่
ที่มา: บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), ราชวิวัฒน์พัฒนาเมือง: การขนส่งระบบรางเพื่อคุณภาพชีวิตของชาวกรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ: ดาวฤกษ์, 2551), หน้า 91.

จากการเปลี่ยนแปลงสถานที่ซ่อมบำรุงและจอดรถไฟฟ้า ทำให้บริษัท BTS ได้ทบทวนแนวเส้นทางการก่อสร้างใหม่ทั้งหมด จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการก่อสร้างจากเดิมที่ได้ลงนามในสัญญาสัมปทาน รถไฟฟ้าสายอนุสาวรีย์ได้มีการขยายจุดสิ้นสุดจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มาตามแนวถนนพหลโยธิน ผ่านสถานีโทรทัศน์กองทัพบกช่องห้า แล้วสิ้นสุดที่สถานีขนส่งหมอชิต ระยะทาง 4 กิโลเมตร นอกจากนั้นยังได้มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของสายอนุสาวรีย์ จากเดิมที่จะก่อสร้างจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมุ่งไปทางถนนราชวิถี แล้วตัดเข้าถนนราชปรารภและผ่านยังสี่แยกสุรศักดิ์ ได้มีการเปลี่ยนชื่อเป็นรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทและเปลี่ยนเส้นทางใหม่ โดยเริ่มจากสถานีขนส่งหมอชิตซึ่งเป็นจุดจอดรถไฟฟ้าลงมาตามแนวถนนพหลโยธิน ถนนพญาไท แล้วเลี้ยวเข้าถนนพระรามที่ 1 ไปยังถนน

สุขุมวิท จนถึงที่สุดที่บริเวณถนนอ่อนนุช อีกทั้งการที่รัฐบาลได้ยกเลิกสัญญาสัมปทานกับกลุ่มลาวาลิน ทำให้บริษัท BTS ได้เปลี่ยนจุดสิ้นสุดของสายสีลม จากเดิมคือแยกสุรศักดิ์บนถนนสีลม โดยการเพิ่ม สถานีชองถนนทริบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์และสถานีสุรศักดิ์บนถนนสาทร แล้วไปสิ้นสุดที่บริเวณ เจริญสะพานตากสิน และได้มีการเปลี่ยนแปลงจุดเริ่มต้นไปเป็นบริเวณสนามกีฬาแห่งชาติ รวมถึงการ ย้ายสถานีหลักซึ่งมีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าทั้งสองสายบริเวณสี่แยกราชประสงค์ ได้ถูกย้ายไปยังบริเวณ หน้าสยามเซนเตอร์ รวมระยะทางทั้งหมด 23.5 กิโลเมตร ทำให้บริษัท BTS ตัดสินใจเปลี่ยนจากระบบ รางเบาเป็นระบบรางหนัก (Heavy Rail) เพื่อรองรับผู้โดยสารที่นำจะเพิ่มมากขึ้น³⁹⁷

แต่ดูเหมือนปัญหาของกลุ่มทุนระบบรางจะสิ้นสุดลง แต่คณะรัฐมนตรีในสมัยรัฐบาลชวน หลีกภัย สมัยที่ 2 ได้มีมติให้ประกาศใช้แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร กำหนดให้ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตพื้นที่ชั้นในเป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยมอบหมายให้ กรุงเทพมหานครดำเนินการเจรจากับบริษัท BTS ซึ่งผู้รับสัมปทานปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามประกาศ ดังกล่าวของรัฐบาล เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้นถึงสองเท่า จากเดิมประมาณ 28,111 ล้านบาท จะกลายเป็น 57,828-65,335 ล้านบาท และจะทำให้โครงการก่อสร้างล่าช้าออกไป 3-4 ปี ท้ายที่สุด คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้โครงการของบริษัท BTS ดำเนินงานตามแผนการก่อสร้างเดิม³⁹⁸ จนถึงเดือน กันยายน พ.ศ. 2537 บริษัท BTS จึงได้เริ่มทดสอบการก่อสร้างบริเวณถนนราชดำริ ซึ่งมีการจราจรที่ ไม่คับคั่งมากเมื่อเปรียบเทียบกับบริเวณอื่น โดยบริษัทอิตาเลียนไทยเป็นผู้ก่อสร้างหลัก และคาดว่า น่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2541 โดยล่าช้าออกไปจากกำหนดเดิมประมาณ 2 ปี³⁹⁹

7.1.4 วิฤตเศรษฐกิจและการเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ

ด้วยค่าก่อสร้างโครงการที่มหาศาลถึง 26,000 ล้านบาท หรือ 690 ล้านบาท ทำให้บริษัท BTS ต้องระดมทุนจำนวนมากทั้งในและต่างประเทศ แต่ขณะที่ได้รับอนุมัติเงินกู้จากสถาบันการเงิน เศรษฐกิจไทยก็เกิดฟองสบู่พร้อม ๆ กันในปี พ.ศ. 2539 พร้อมทั้งการที่ระบบการแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศถูกโจมตีค่าเงินหลายครั้ง จนกระทั่งเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2540 ธนาคารแห่งประเทศไทย

³⁹⁷ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), รายงานวิวัฒนาการเมือง: การขนส่งระบบรางเพื่อคุณภาพชีวิตของชาว กรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ: ดาวฤกษ์, 2551), หน้า 91

³⁹⁸ กฤษ อินทรโกเศศ. “นโยบายการแก้ไขปัญหาจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขต กรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538), หน้า 72-73.

³⁹⁹ กฤษ อินทรโกเศศ. “นโยบายการแก้ไขปัญหาจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขต กรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538), หน้า 74-75.

ได้ประกาศลอยตัวค่าเงินบาทอันนำไปสู่วิกฤติเศรษฐกิจที่ลุกลามไปทั่วเอเชีย⁴⁰⁰ ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศพุ่งสูงขึ้นมากกว่าสองเท่า จากเดิมที่ 25 บาทต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นเป็น 56 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ รวมถึงตลาดหลักทรัพย์ไทยที่ดัชนีหุ้นตกต่ำลงมากกว่าหนึ่งพันสองร้อยจุด⁴⁰¹ วิกฤติเศรษฐกิจจึงส่งผลกระทบต่อโครงการของกลุ่มทุนระบอบวางเอกชนที่กู้ยืมเงินการลงทุนจากต่างประเทศและการวางแผนระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์เป็นอย่างมาก ค่าก่อสร้างโครงการมีส่วนต่างที่เพิ่มขึ้นเกือบสองหมื่นล้านบาท⁴⁰²

มาตรการการปฏิรูปเศรษฐกิจหลังวิกฤติที่มีการเปิดเสรีทุนมากขึ้น ถือเป็นโอกาสให้ทุนต่างชาติเข้ามาซื้อกิจการในประเทศที่เป็นหนี้มหาศาลอันเนื่องจากการลอยตัวค่าเงินบาท ทำให้บริษัท BTS และบริษัทธนายงซึ่งเป็นฐานทางธุรกิจของตระกูลกาญจนาภรณ์ต้องขอเจรจากับเจ้าหนี้เพื่อเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 ส่งผลให้ทรัพย์สินของบริษัทและหุ้น TYONG ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยถูกระงับการซื้อขาย⁴⁰³ โดยการเจรจากับเจ้าหนี้ใช้ระยะเวลายาวนานหลายปี เนื่องจากมีกำหนดเปิดเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีลมในปลายปี พ.ศ. 2542 ซึ่งล่าช้ากว่าที่ตกลงในสัญญาสัมปทานถึง 3 ปี อย่างไรก็ตามหลังจากเปิดเดินรถไฟก็มีผู้ใช้บริการต่ำกว่าที่คาดการณ์จำนวนมาก บริษัท BTS ตั้งเป้าผู้ใช้งานวันละ 600,000 คน แต่มีผู้ใช้บริการจริงโดยเฉลี่ยวันละ 150,000-200,000 คน เท่านั้น⁴⁰⁴ เมื่อไม่มีทางเลือกบริษัท BTS จึงต้องเริ่มแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อรักษาองค์กรธุรกิจ

กระบวนการปรับโครงสร้างหนี้ของบริษัท BTS และบริษัทธนายงมีทั้งการขอลดหนี้ การเพิ่มทุน การหาผู้ร่วมทุนรายใหม่เข้ามาถือหุ้น การขายสินทรัพย์และหุ้นที่มีอยู่เดิม จนทำให้ยอดหนี้แปดหมื่นกว่าล้านลดลงจนเหลือสามหมื่นเก้าพันล้านบาทในระยะเวลาสี่ปี⁴⁰⁵ ด้วยการเจรจาต่อรองชำระ

⁴⁰⁰ อภิชาติ สถิตินิรามัย. รัฐไทยกับการปฏิรูปเศรษฐกิจ: จากกำเนิดทุนนิยมนายธนาคารถึงวิกฤติเศรษฐกิจ 2540 (กรุงเทพฯ: ฟาเดียวกัน, 2556), หน้า 210.

⁴⁰¹ หทัยกาญจน์ ตรีสุวรรณ. วิกฤติต้มยำกุ้ง ปี 2540: ย้อนตำนาน 5 ตัวละครเอก[ออนไลน์]. ปีซีไทย, 2560. แหล่งที่มา: <https://www.bbc.com/thai/thailand-40446319> [1 กุมภาพันธ์ 2561]

⁴⁰² อาณัติ อาภาภิรม. ชีวิตหลายรส อาณัติ อาภาภิรม: ประสบการณ์ ทศคนคิด และทำที่ (กรุงเทพฯ: กรุงเทพธุรกิจ, 2556), หน้า 170.

⁴⁰³ Sith Lord Pack. ก่อนจะมาเป็น BTS ตำนานหุ้น “Turnaround”[ออนไลน์]. 2017. แหล่งที่มา: <https://www.stock2morrow.com/discuss/room/1/topic/7003> [1 กุมภาพันธ์ 2561]

⁴⁰⁴ Ichiro Kakizaki, Trams Buses and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010 (Chiang Mai: Silkworm Books, 2014), p. 241-242.

⁴⁰⁵ iBusiness. “BTS” ยันหนี้สินล้นพ้นตัว-ทุนติดลบกว่า6พันล้าน[ออนไลน์]. กรุงเทพ: Manager Online, 2549. แหล่งที่มา: <https://mgronline.com/daily/detail/949000067204> [30 มีนาคม 2561]

เงินกับเจ้าหนี้อย่างประนีประนอม ทำให้บริษัทสามารถออกจากแผนการฟื้นฟูกิจการในปี พ.ศ. 2549 ส่วนบริษัท BTS ได้ออกจากแผนการฟื้นฟูกิจการในปี พ.ศ. 2552 เมื่อออกจากแผนการฟื้นฟูได้แล้วก็ได้เปิดขายหุ้น BTS จำนวน 12,000 ล้านบาท เพื่อนำมาใช้หนี้จนสามารถลดหนี้ลงมาอยู่ในระดับพันล้าน หลังจากนั้นได้มีการควบรวมบริษัทมหาชนและบริษัท BTS โดยบริษัทมหาชนได้ซื้อบริษัท BTS ในอัตราส่วนที่เหลือ 94.6 % มูลค่า 40,034 ล้านบาท⁴⁰⁶ พร้อมทั้งเปลี่ยนบริษัทมหาชนให้กลายเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้น (Holding Company) ถือหุ้นในบริษัทที่เป็นฐานทางธุรกิจ 4 กลุ่มหลัก โดยมีการสะสมทุน ดังนี้⁴⁰⁷

1. กลุ่มธุรกิจระบบขนส่งมวลชน โดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนั้นยังได้มีการก่อตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง (BTSGIF) ซึ่งบริษัท BTS ได้นำเอารายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าสุทธิในอนาคตจนถึงวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทานขายให้กับกองทุนฯ จนได้เงิน 61,399 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556⁴⁰⁸ นโยบายหนึ่งจึงเป็นการระดมทุนล่วงหน้าเพื่อการประมูลโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในอนาคต
2. กลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยการนำเอาที่ดินที่ได้สะสมในอดีตมาพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ผ่านการตั้งบริษัทขนาดเล็กเพื่อบริหารจัดการ ซึ่งมีบริษัท BTS Group ถือหุ้นเองทั้งหมดจำนวน 17 บริษัท ส่วนอีก 13 บริษัท เป็นการร่วมทุนฝ่ายละกึ่งหนึ่งกับแสนสิริเพื่อพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้า BTS เป็นหลัก⁴⁰⁹ ภายหลังได้ซื้อหุ้นจนกลายเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีเครือข่ายโรงแรมและอสังหาริมทรัพย์ในหลายประเทศทั่วโลก⁴¹⁰
3. กลุ่มธุรกิจสื่อโฆษณา บริษัท วีจีไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (VGI Global Media) ได้รับสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่สื่อโฆษณาและร้านค้าให้เข้าบนระบบรถไฟฟ้า BTS ภายหลังได้มีรายได้ส่วนใหญ่จากสื่อโฆษณาที่อยู่บนระบบรถไฟฟ้า เช่น สื่อโฆษณาในศูนย์การค้าและอาคารสำนักงาน จนกระทั่งสามารถจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี พ.ศ. 2555 ได้สำเร็จ⁴¹¹

⁴⁰⁶ “นายสุบรรณไฟฟ้า BTS “ศรี” เปิดเกมขึ้นเบอร์ 2 อสังหาฯ,” ผู้จัดการ 360 รายสัปดาห์ (1 เมษายน 2553).

⁴⁰⁷ “บีทีเอสกรุป จากอสังหาฯ สู่อสังหาฯ (2),” ฐานเศรษฐกิจ (21 พฤศจิกายน 2555).

⁴⁰⁸ บริษัท บีทีเอส กรุป โฮลดิ้งส์ จำกัด. รายงานประจำปี 2555/56 (กรุงเทพฯ: บุปเพต์เพมัส, 2556), หน้า 25.

⁴⁰⁹ บริษัท บีทีเอส กรุป โฮลดิ้งส์ จำกัด. รายงานประจำปี 2558/59 (กรุงเทพฯ: บุปเพต์เพมัส, 2559), หน้า 34-35.

⁴¹⁰ Ucity. โครงสร้างกลุ่มบริษัท[ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.ucity.co.th/th/about-us/group-structure> [30 มีนาคม 2561]

⁴¹¹ บริษัท บีทีเอส กรุป โฮลดิ้งส์ จำกัด. รายงานประจำปี 2555/56 (กรุงเทพฯ: บุปเพต์เพมัส, 2556), หน้า 24.

4. กลุ่มธุรกิจบริการ เป็นกลุ่มธุรกิจที่ประกอบไปด้วยธุรกิจการเงิน เครือข่ายร้านอาหารจากต่างประเทศ ก่อสร้าง แต่ธุรกิจที่มีความสำคัญต่อการสะสมทุนในระบบบราวน์ คือ ธุรกิจบัตรเครดิตโดยความร่วมมือระหว่างระบบขนส่งมวลชนของบริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด ซึ่งได้รับอนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทยให้ประกอบธุรกิจบัตรเครดิตเงินอิเล็กทรอนิกส์ กล่าวคือ บัตรแรบบิท (Rabbit Card) ที่ใช้แทนเงินสดในการเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า⁴¹² นอกจากนี้ยังได้มีการขยายไปยังธุรกิจการเงินในชื่อ Rabbit Finance อันเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ทางการเงินและประกันภัย⁴¹³

การที่กลุ่มทุนระบบบราวน์เอกชนได้สะสมทุนผ่านธุรกิจหลักทั้งสี่ซึ่งมีบริษัทย่อยจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2554 บริษัท BTS ยังได้ระดมทุนโดยการขายหุ้นกู้แปลงสภาพมูลค่า 10,000 ล้านบาท ให้กับนักลงทุนในต่างประเทศ⁴¹⁴ อีกทั้งประสบการณ์การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในไทยและฮ่องกง คีรี กาญจนพานิช ได้ไปลงทุนในจีนแผ่นดินใหญ่หลังจากที่รัฐบาลพรรคคอมมิวนิสต์จีนเริ่มเปิดพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติ รวมไปถึงการขอประมูลสัมปทานประกอบกิจการเดินรถไฟฟ้าใต้ดินปักกิ่ง สาย 16 ในปี พ.ศ.2556 บริษัทของคีรียื่นประมูลจนเข้าสู่รอบสุดท้ายสองราย แต่รัฐบาลจีนได้เลือกให้บริษัท MTR Hongkong เป็นผู้ชนะการประมูลและประกอบกิจการเดินรถสายดังกล่าว โดยคีรีได้ยอมรับว่าบริษัทของเขาแพ้การประมูลไปนิดเดียว⁴¹⁵

ปัจจุบัน บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) มีทุนจดทะเบียน 65,672 ล้านบาท มีสินทรัพย์รวม 106,058 ล้านบาท แต่ก็มีหนี้สินรวมมากถึง 59,702 ล้านบาท เนื่องจากระดมทุนเพื่อการลงทุนมากขึ้น โดยมีคีรี กาญจนพานิช ซึ่งเป็นประธานกรรมการบริหารและผู้ถือหุ้นรายได้ 24.41% นอกจากนั้นนิตยสาร Forbes ได้จัดอันดับมหาเศรษฐีในเมืองไทยที่รวยที่สุด โดยคีรีอยู่ในอันดับที่ 23 มีทรัพย์สินประมาณ 1,640 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 54,005 ล้านบาท⁴¹⁶

⁴¹² บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด. เกี่ยวกับบริษัท [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: <https://rabbit.co.th/about-rabbit> [29 มีนาคม 2561]

⁴¹³ บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด. เกี่ยวกับเรา [ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: <https://rabbitfinance.com/about-us> [29 มีนาคม 2561]

⁴¹⁴ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน), หนังสือชี้ชวน (ม.ป.ท., 2554), ส่วนที่ 2 หน้า 22.

⁴¹⁵ SCB Thailand. EIC Conference 2016 [Part5/7] [Youtube]. 2559. แหล่งที่มา: <https://www.youtube.com/watch?v=TEAGvBjHuM&t=172s> [30 มีนาคม 2561]

⁴¹⁶ Forbes. Keeree Kanjanapas Profile [online]. 2014. Available form: <https://www.forbes.com/profile/keeree-kanjanapas/> [April 19, 2018]

7.1.5 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มทุนเอกชนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กรุงเทพมหานครเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษที่มีงบประมาณมหาศาลในการดูแลผู้คนจำนวนสิบกว่าล้านคน และถึงแม้กรุงเทพมหานครจะมีวิสาหกิจในนาม บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ที่เป็นบริษัทจดทะเบียนตั้งแต่ พ.ศ. 2498 โดยมีทุนจดทะเบียนหลายสิบล้านบาท⁴¹⁷ แต่ก็ไม่สามารถที่จะลงทุนหรือระดมทุนในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าได้ด้วยตัวเอง เนื่องจากติดปัญหาข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย⁴¹⁸ นอกจากนั้นการเอกชนผู้รับสัมปทานลงทุนระบบรถไฟฟ้าแบบเบ็ดเสร็จอยู่ในระหว่างการฟื้นฟูพื้นที่ที่ยืมมาจากต่างประเทศ ทำให้กรุงเทพมหานครในฐานะกลุ่มทุนโดยรัฐให้ความสนใจในการลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า

การเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งนายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ได้รับชัยชนะในการเลือกตั้ง หนึ่งในนโยบายที่ใช้ในการหาเสียง คือ การลงทุนระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าโดยใช้งบประมาณของกรุงเทพมหานคร⁴¹⁹ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2548 กรุงเทพมหานครได้ตัดสินใจลงทุนขยายเส้นทางรถไฟฟ้าด้วยเงินงบประมาณของตนเอง โดยแบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ 1. ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีสะพานตากสินข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน* ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ใช้งบประมาณในการก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณรวมทั้งสิ้น 2,394 ล้านบาท 2. ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-สำโรง แต่จะเริ่มก่อสร้างตอนที่ 1 อ่อนนุช-เบร้ง เป็นอันดับแรก กรุงเทพมหานครเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด 8,755 ล้านบาท โดยบริษัท BTS เป็นผู้ที่ได้รับสัมปทานในการเดินรถไฟฟ้าในช่วงส่วนต่อขยายทั้งสองสาย⁴²⁰

การก่อสร้างส่วนต่อขยายสายสีลมและสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 2 สถานี แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550 แต่ก็เกิดความล่าช้าในการจัดจ้างติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ แต่สามารถติดตั้งระบบอาณัติ

⁴¹⁷ บริษัทกรุงเทพมหานครจำกัด. ประวัติบริษัท[ออนไลน์]. 2558. แหล่งที่มา: http://www.thanakom.co.th/thanakom/about_us.html [30 มีนาคม 2561]

⁴¹⁸ ศีกานต์ อีสระชัยยศ. การออกพันธบัตรท้องถิ่นของกรุงเทพมหานคร: ความพยายามและความเป็นไปได้ในอนาคต. วารสารสถาบันพระปกเกล้า ปีที่ 15 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน 2560): 139.

⁴¹⁹ RYT9. กิจกรรมระดมทุน ‘อภิรักษ์กับกรุงเทพฯ 360 องศา’ พร้อมประกาศนโยบาย 5 ข้อเพื่อพัฒนา กทม.[ออนไลน์]. 2547. แหล่งที่มา: <https://www.ryt9.com/s/ryt9/137381> [30 มีนาคม 2561]

* แต่เดิมมีการออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างเส้นทางสายใต้และสายมหาชัย แต่ต่อมาได้มีการสร้างถนนราชพฤกษ์แทนทางรถไฟเชื่อม

⁴²⁰ จักพงษ์ ควระฤชัย, “การวิเคราะห์อุตสาหกรรมการให้บริการซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า,” (งานวิจัยหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตรรัฐกิจ) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), หน้า 8-9.

สัญญาให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2552 ส่วนการก่อสร้างส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท พร้อมทั้งสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 4 สถานี เป็นไปอย่างราบรื่น สามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2554⁴²¹ โดยกรุงเทพมหานครในฐานะกลุ่มทุนโดยรัฐแบบพิเศษได้ให้บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งเป็นวิสาหกิจของตนเอง เป็นผู้ให้บริการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าจาก BTS ทั้งหมดทุกเส้นทาง⁴²² ทั้งนี้ บริษัทกรุงเทพมหานครจะได้ค่าแรกเข้าสถานี ส่วนถ้าหากผู้โดยสารขึ้นจากสถานีของกรุงเทพมหานคร แล้วไปลงสถานีที่ BTS ได้สัมปทาน จะมีการแบ่งสัดส่วนรายได้ตามระยะทาง⁴²³

ในปี พ.ศ. 2555 กรุงเทพมหานครได้มีการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายจากสถานีวงเวียนใหญ่-บางหว้า ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร จำนวน 4 สถานี โดยเปิดให้บริการในปลายปี พ.ศ. 2556⁴²⁴ ทั้งนี้กรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาว่าจ้างให้บริษัท BTS และ บริษัทกรุงเทพมหานคร เป็นผู้เดินรถและซ่อมบำรุงโครงการเป็นระยะเวลา 30 ปี ซึ่งถือเป็นการเริ่มต้นสัมปทานใหม่ทุกฉบับที่เคยได้มา กล่าวคือ แม้จะมีสัมปทานบางฉบับที่ได้ลงนามก่อนหน้านั้นและจะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2572 ก็ให้มีผลสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2585 ทำให้บริษัท BTS ได้ระยะเวลาสัมปทานเพิ่มมากถึง 13 ปี⁴²⁵

7.2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ลงทุนระบบราง

แม้ในยุคนี้กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐจะประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร แต่ด้วยรูปแบบสัญญาที่เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน ระบบรถไฟฟ้า BTS จะกลายเป็นของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งปฏิสัมพันธ์อันดีระหว่างกลุ่มทุนเอกชนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐคงเหลือเพียง 2 กลุ่มย่อย ดังเช่นในยุคที่ผ่านมา บทเรียนจากกลุ่มทุนต่างชาติในยุคที่ผ่านมาได้ทำให้กลุ่มทุนโดยรัฐพยายามหาการสะสมทุนรูปแบบใหม่แทนการให้สัมปทานกับเอกชนแบบเบ็ดเสร็จ

⁴²¹ สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง. รายงานติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบราง[ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/Public/2560/04-April/MoniterRailMarch2559.pdf [29 มีนาคม 2561]

⁴²² บริษัทกรุงเทพมหานครจำกัด. ประวัติบริษัท[ออนไลน์]. 2557. แหล่งที่มา: http://www.thanakom.co.th/thanakom/about_us.html [31 มีนาคม 2561]

⁴²³ ศึกชิง...รถไฟฟ้าสายสีเขียว สนข. VS กทม. เพื่อใคร. กรุงเทพธุรกิจ (31 ตุลาคม 2552).

⁴²⁴ สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง. รายงานติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบราง[ออนไลน์]. 2559. แหล่งที่มา: http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/Public/2560/04-April/MoniterRailMarch2559.pdf [29 มีนาคม 2561]

⁴²⁵ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). แบบ 56-1 ปี 2557/58 (ม.ป.ท., 2558), ส่วนที่ 1 หน้า 1.

7.2.1 รถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

จากความล้มเหลวของกลุ่มลาวาลินที่ไม่สามารถจัดหาบริษัทก่อสร้างและเงินทุนมาดำเนินโครงการที่ได้รับสัมปทานไปได้ รวมถึงโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนของไฮปเวลล์ที่กำลังมีปัญหา คณะรัฐมนตรีจึงมีมติในปี พ.ศ. 2536 เห็นชอบให้มีการผลักดันโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอีกครั้งหนึ่ง โดยกลุ่มทุนระบอบราชของรัฐบาลผ่านองค์การรถไฟฟ้ามหานคร (Metropolitan Rapid Transit Authority: MRTA) ที่แยกออกจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หน่วยงานนี้สามารถระดมทุนผ่านกู้ยืมเงินทั้งในและต่างประเทศ ออกพันธบัตรเพื่อการลงทุน รวมถึงสามารถตั้งบริษัทหรือเข้าหุ้นร่วมกับเอกชนเพื่อประกอบกิจการขนส่งมวลชนได้ แต่ก็มีแตกต่างจากกลุ่มทุนระบอบราชโดยรัฐอีกกลุ่มหนึ่ง คือ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ตรงที่องค์การรถไฟฟ้ามหานครเน้นการจัดระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง กล่าวคือ เน้นขนส่งคนเป็นหลักและไม่ได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าแบบการรถไฟฯ⁴²⁶

ต่อมาองค์การรถไฟฟ้ามหานครได้กำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขในการลงทุน ได้ออกประกาศเชิญชวนให้เอกชนยื่นข้อเสนอการลงทุนโครงการรถไฟฟ้ามหานครระยะแรก เส้นทางบางซื่อ-ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์-หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร ซึ่งเคยเป็นเส้นทางที่มีการเวนคืนสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟบางซื่อ-คลองตัน แต่ต่อมาได้กลายเป็นถนนรัชดาภิเษก ทางองค์การรถไฟฟ้ามหานครได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาออกแบบเส้นทางรถไฟฟ้ายกระดับเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยที่เอกชนจะเป็นทั้งผู้จัดหาเงินลงทุนก่อสร้างและเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าเป็นระยะเวลา 30 ปี ส่วนรัฐจะเป็นผู้จัดหาที่ดินสำหรับสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง มีเอกชนยื่นข้อเสนอการลงทุนจำนวน 3 ราย ดังนี้⁴²⁷

1. บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) กลุ่มทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ถือหุ้นใหญ่โดยอนันต์ กาญจนพานิช
2. บริษัท ธนาียง จำกัด (มหาชน) กลุ่มทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เช่นเดียวกับบางกอกแลนด์ ถือหุ้นใหญ่โดยศิริ กาญจนพานิช ซึ่งเป็นน้องชายของอนันต์ กาญจนพานิช
3. บริษัท ธนชาติ โฮลดิ้ง จำกัด กลุ่มทุนค้าขายอสังหาริมทรัพย์

⁴²⁶ “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 90 (20 สิงหาคม 2535), หน้า 1-3.

⁴²⁷ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง, 2547), หน้า 36-42.

หลังจากที่ได้มีการพิจารณาและคัดเลือกเอกชนผู้ยื่นข้อเสนอ ผลปรากฏว่าข้อเสนอของบริษัท บางกอกแลนด์ คัมค่ามากที่สุด นำไปสู่การพิจารณารายละเอียดสัญญาสัมปทาน โดยบริษัทบางกอกแลนด์ได้จัดตั้งบริษัท Muang Thong Mass Transit (MTMT) ขึ้นเป็นบริษัทลูกเพื่อผู้รับสัมปทานลงทุนก่อสร้างและดำเนินกิจการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร เช่นเดียวกับที่กลุ่มธนายงตั้งบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขึ้นมาเพื่อรับสัญญาสัมปทาน โครงการนี้มีวงเงินก่อสร้างไม่เกิน 16,500 ล้านบาท และต้องก่อสร้างให้เสร็จภายใน 5 ปี โดยผู้รับสัมปทานจะได้รับสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามแนวสถานี⁴²⁸

อย่างไรก็ตาม ได้เกิดความเห็นไม่ตรงกันในเรื่องแบบการก่อสร้างระหว่างคณะรัฐมนตรีและผู้รับสัมปทาน ผนวกกับเกิดกระแสต่อต้านการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าจากภาคประชาชน เช่น มูลนิธิสร้างสรรคไทย นำโดยคุณหญิงชดช้อย โสภณพานิช และชมรมคนรักกรุงเทพฯ ที่นำโดยนายแพทย์กฤษฏ สุนทรเวช ที่ต้องการให้เปลี่ยนจากรถไฟฟ้าเป็นรถไฟใต้ดินเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระหว่างการก่อสร้าง⁴²⁹ คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้พื้นที่ใจกลางเมืองก่อสร้างด้วยระบบใต้ดิน ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร ส่วนที่เหลืออีก 10 กิโลเมตร ให้ก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับ มติดังกล่าวทำให้ผู้รับสัมปทานที่ต้องจัดหาเงินทุนเกิดค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นอย่างมาก จนเรียกร้องให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามความจริง ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการโดยจะจ่ายค่าชดเชยสูงสุดไม่เกิน 16,500 ล้านบาท ถึงกระนั้นข้อเรียกร้องของรัฐบาลที่มากขึ้นส่งผลให้รายละเอียดข้อตกลงต่างไปจากเมื่อครั้งประกาศเชิญชวนเอกชนยื่นข้อเสนอเป็นอย่างมาก คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานจึงมีความเห็นว่าควรพิจารณาทางเลือกในการดำเนินการดังนี้⁴³⁰

1. ให้ผู้ที่เคยยื่นข้อเสนอขอรับสัมปทานทั้ง 3 บริษัท ยื่นข้อเสนอเพิ่มเติมอีกครั้งหนึ่ง เฉพาะส่วนที่จะก่อสร้างระบบใต้ดิน ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร โดยคงข้อเสนอเดิมในส่วนที่เป็นทางยกระดับ แล้วนำข้อเสนอทั้งสองระบบมาประเมินจัดลำดับผู้ที่ควร จะได้รับการเชิญมาเจรจาตกลงใหม่

⁴²⁸ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง, 2547), หน้า 41-42.

⁴²⁹ สุชาติ สวัสดิ์ยานนท์. รฟม:ความเจ็บปวดบนผลประโยชน์ 40,000 ล้าน. ผู้จัดการ (มีนาคม 2537). [ออนไลน์] แหล่งที่มา: <http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=31633> [31 พฤษภาคม 2561]

⁴³⁰ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง, 2547), หน้า 46.

2. ให้ผู้ที่เคยยื่นข้อเสนอขอรับสัมปทานทั้ง 3 บริษัท ยื่นข้อเสนอโครงการใหม่ทั้งหมด
3. ประกาศเชิญชวนทั่วไปให้บริษัททั่วไปยื่นข้อเสนอได้
4. ยกเลิกประกาศเดิม แล้วให้รัฐโดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการเอง

ถ้าหากคณะรัฐมนตรีเลือกทางเลือกที่ 1 2 หรือ 3 จะไม่ต้องเสียค่าชดเชยใดๆ แต่กระนั้น คณะรัฐมนตรีได้เลือกทางเลือกที่ 4 ซึ่งให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างเอง และได้ยกเลิกการประมูลที่บริษัทบางกอกแลนด์ เป็นผู้ชนะ อีกทั้งยังได้มีการเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้าง จากเดิมที่จะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินครึ่งสาย เป็นการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสายตั้งแต่สถานีหัวลำโพงจนถึงสถานีบางซื่อ จนต้องมีการว่าจ้างเอกชนออกแบบเส้นทางใหม่ กลุ่มบริษัท Halcrow Asia Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทจากอังกฤษออกแบบเส้นทางใต้ดินส่วนใต้ ช่วงหัวลำโพง-ห้วยขวาง และกลุ่มบริษัท Dorsch Consult Co., Ltd. จากเยอรมนีออกแบบเส้นทางใต้ดินส่วนเหนือ ช่วงห้วยขวาง-บางซื่อ จนแล้วเสร็จ รฟม. จึงได้ว่าจ้างผู้ก่อสร้างอุโมงค์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม⁴³¹ ดังนี้

1. กลุ่ม BCKT ประกอบด้วย Bilfinger + Berger Bauaktiengesellschaft*, บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน), บริษัท คูมาไกอิ ภูมิ จำกัด (Kumagai Gumi Co., Ltd.)** และบริษัท โตคิว คอนสตรัคชัน จำกัด (Tokyu Construction Co., Ltd.)*** ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางส่วนใต้จากสถานีหัวลำโพงไปยังห้วยขวาง วงเงิน 23,900 ล้านบาท โดยเริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2539

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴³¹ Maconochie, D.J., Schulz C. and Tachavichitpaisarn S. Urban ground engineering: Some geotechnical aspects of design of the Initial System Project in Bangkok. in, B. Clarke (Editor), *Proceedings of the international conference organized by the Institution of Civil Engineers and held in Hong Kong, China, on 11-12 November 1998*, p. 5. London: Thomas Telford, 1999.

* Bilfinger + Berger Bauaktiengesellschaft หรือในปัจจุบัน คือ Bilfinger SE เป็นการรวมตัวกันของสามบริษัทก่อสร้างจากเยอรมนี ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2423 มีความเชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมโยธา รวมถึงการเสนอโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในต่างประเทศ

** Kumagai Gumi เป็นบริษัทก่อสร้างญี่ปุ่น เคยก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ในต่างประเทศ เช่น เขื่อนเก็บน้ำ ทางรถไฟ การขุดอุโมงค์ และตึกระฟ้า

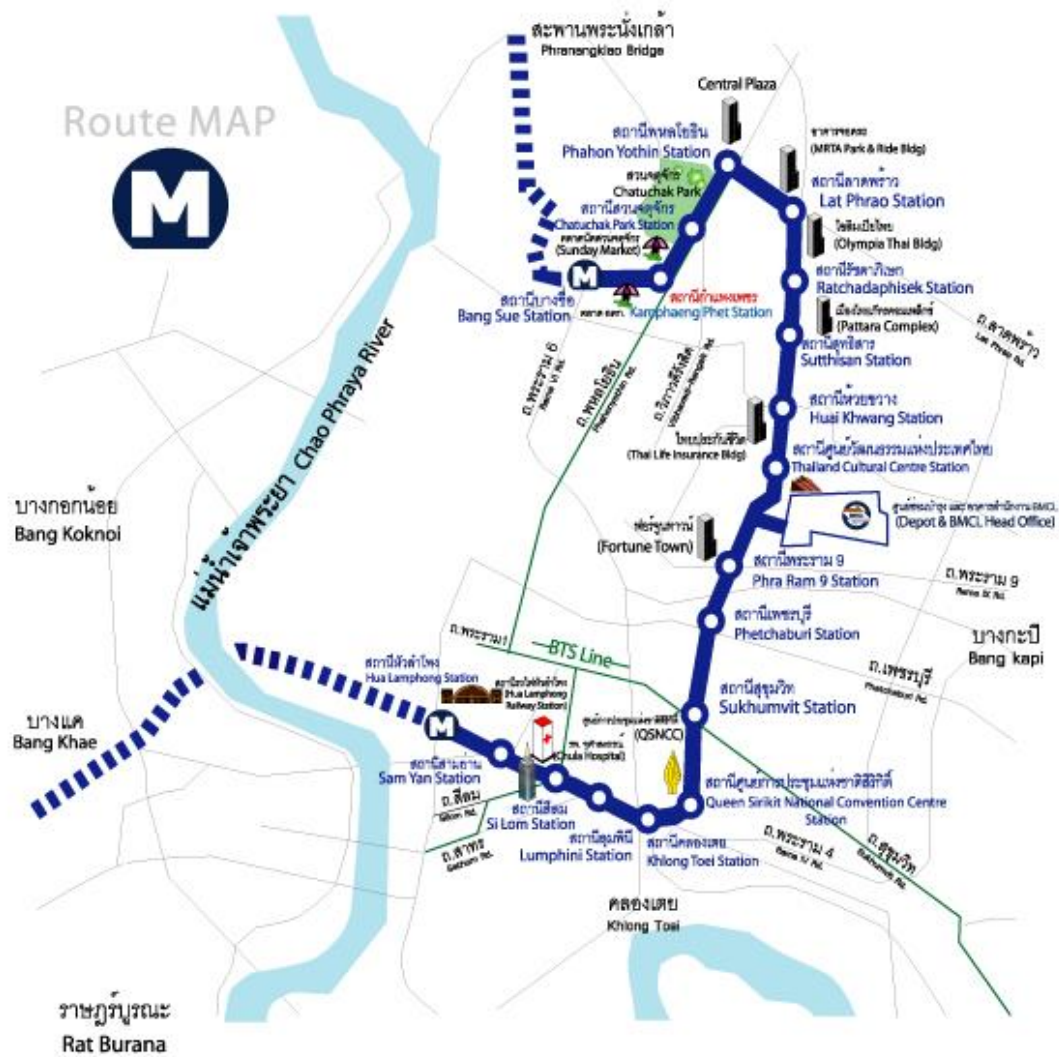
*** Tokyu Construction เป็นบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่จากญี่ปุ่น ภายหลังได้มีการร่วมทุนกับ ช. การช่าง เป็น Ch. Karnchang – Tokyu Construction Co., Ltd.

2. กลุ่ม ION ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท โอบายาชิ จำกัด (Obayashi Corporation)* และบริษัท นิชิมาตสูก่อสร้าง จำกัด (Nishimatsu Construction Co., Ltd.)*^{**} ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางส่วนเหนือ ตั้งแต่สถานีห้วยขวางจนถึงสถานีบางซื่อ วงเงิน 28,550 ล้านบาท เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2540



* บริษัท ไทย โอบายาชิ ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2517 โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท โอบายาชิ (ญี่ปุ่น) กับผู้ถือหุ้นรายใหญ่อีกสี่ราย ได้แก่ เครือธนาคารกรุงเทพ เครือธนาคารไทยพาณิชย์ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และกลุ่มเมโทร (Metro Group) ซึ่งเป็นบริษัทค้าปลีกจากเยอรมัน

** บริษัท นิชิมาตสูก่อสร้าง ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2505 โดยการร่วมทุนระหว่างไทยกับญี่ปุ่น เพื่อทำการก่อสร้างทางด่วนรอบกรุงเทพมหานครและถนนอีกหลายสาย



รูปภาพ 38 เส้นทางการเดินทางรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงของระบบรถไฟฟ้าใต้ดินที่อยู่ด้านหลังของอาคารที่ทำการ รฟม. ติดกับถนนเทียนร่วมมิตร คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ รฟม. ว่าจ้างกลุ่มบริษัท Siam Nippon Metro Consortium เป็นผู้รับเหมาออกแบบและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง วงเงิน 6,329 ล้านบาท อีกทั้งได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท CKSL ได้แก่ บริษัท ช. การช่าง จำกัด (Ch Karnchang Association) และ SNC Lavalin ซึ่งเป็นบริษัทที่ถูกยกเลิกลิขสิทธิ์สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าลาวาลิน ให้ออกแบบ จัดทำ และ

ติดตั้งวางรางรถไฟไฟฟ้า วงเงิน 3,019.5 ล้านบาท โดยคาดว่าโครงการก่อสร้างทั้งหมดจะแล้วเสร็จในปลายปี พ.ศ. 2545⁴³²

เพื่อแข่งขันการพัฒนาาระบบรางกับกลุ่มทุนเอกชน องค์การรถไฟฟ้ามหานครได้วางแผนการลงทุนก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ 1. โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-ราชบุรีบูรณะ ระยะทาง 35 กิโลเมตร และ 2. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายบางซื่อ-สะพานพระนั่งเกล้า ระยะทาง 11 กิโลเมตร และ หัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 13 กิโลเมตร จนกระทั่งการศึกษามูลค่าการกระทบทางสิ่งแวดล้อมของทั้งสองเส้นทางแล้วเสร็จ⁴³³ แต่ด้วยวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2540 ทำให้สองโครงการหลังถูกชะลอออกไปเนื่องจากรัฐจากไม่มีงบประมาณในการลงทุนและไม่ต้องการให้สัมปทานเบ็ดเสร็จกับเอกชน⁴³⁴

7.2.2 ความร่วมมือระหว่างทุนโดยรัฐกับทุนการเงินญี่ปุ่น

ในโครงการก่อสร้างของกลุ่มทุนโดยรัฐ รัฐบาลมีความจำเป็นต้องกู้เงินลงทุนประมาณ 80,000 ล้านบาท จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งญี่ปุ่น (Overseas Economic Cooperation Fund: OECF)* 48,000 ล้านบาท โดยที่เอกชนในประเทศจะลงทุนระบบไฟฟ้าจำนวน 11,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีก 21,000 ล้านบาท รัฐบาลจะกู้เงินจากภายในประเทศ⁴³⁵ และได้มอบหมายให้ รฟม. จัดหาเงินกู้โดยการออกจำหน่ายพันธบัตรในชื่อ “พันธบัตรโครงการรถไฟฟ้ามหานคร” และ “พันธบัตรโครงการรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” ในช่วงปี พ.ศ. 2537 ถึง 2546 ซึ่งมีการเปิดขายพันธบัตรถึง 21 ครั้ง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 26,050 ล้านบาท ดังนี้

⁴³² การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง, 2547), หน้า 50.

⁴³³ องค์การรถไฟฟ้ามหานคร. การศึกษามูลค่าการกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีส้มระยะแรกและรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย: รายงานสรุป (ม.ป.ท., 2540), หน้า 1-1.

⁴³⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพิจารณาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาในด้านต่างๆ [ออนไลน์]. 2540. แหล่งที่มา: <http://www.nesdb.go.th/images/content/2-3-1-41.pdf> [3 พฤษภาคม 2561]

* OECF ในปัจจุบัน คือ ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น Japan Bank for International Cooperation (JBIC) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น Japan International Cooperation Agency (JICA)

⁴³⁵ ผู้จัดการ. พันธบัตร 900 ล้านบาทของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร. ผู้จัดการ (มกราคม 2540). [ออนไลน์] แหล่งที่มา: <http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=4268> [31 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่ายพันธบัตร	กำหนดไถ่ถอน (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (%)	มูลค่า (ล้านบาท)
1 ⁴³⁶	12 พ.ค. 2537	5	7.65	3,000
2 ⁴³⁷	8 ส.ค. 2537	7	9.318	2,000
3 ⁴³⁸	29 พ.ย. 2539	5	8.66	900
4 ⁴³⁹	2 ก.พ. 2541	5	15	2,000
5 ⁴⁴⁰	2 ก.ค. 2541	5	14.55	1,000
6 ⁴⁴¹	2 ก.ค. 2541	6	14.55	2,000
7 ⁴⁴²	14 ก.ย. 2541	7	11.80	1,000
8 ⁴⁴³	11 พ.ค. 2542	3	4.91	1,000
9 ⁴⁴⁴	11 พ.ค. 2542	6	6.65	1,000

⁴³⁶ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2537 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนที่ 42ง (26 พฤษภาคม 2537), หน้า 89-92.

⁴³⁷ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2537 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนที่ 34ง (18 สิงหาคม 2537), หน้า 45-48.

⁴³⁸ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2540 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 113 ตอนที่ 100ง (12 ธันวาคม 2539), หน้า 75-78.

⁴³⁹ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2541 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 115 ตอนที่ 17ง (26 กุมภาพันธ์ 2541), หน้า 93-95.

⁴⁴⁰ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2541 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 115 ตอนที่ 63ง (22 กรกฎาคม 2541), หน้า 84-86.

⁴⁴¹ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2541 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 115 ตอนที่ 63ง (22 กรกฎาคม 2541), หน้า 87-89.

⁴⁴² “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2541 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 115 ตอนที่ 85ง (23 กันยายน 2541), หน้า 45-47.

⁴⁴³ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 33ง (21 พฤษภาคม 2542), หน้า 18-20.

⁴⁴⁴ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 33ง (21 พฤษภาคม 2542), หน้า 21-23.

ครั้งที่	วันที่จำหน่ายพันธบัตร	กำหนดไถ่ถอน (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (%)	มูลค่า (ล้านบาท)
10 ⁴⁴⁵	11 พ.ค. 2542	8	7.39	1,000
11 ⁴⁴⁶	11 พ.ค. 2542	7	7.19	1,000
12 ⁴⁴⁷	18 พ.ค. 2543	5	5.425	1,000
13 ⁴⁴⁸	6 ส.ค. 2544	4	5.114	1,000
14 ⁴⁴⁹	6 ส.ค. 2544	6	5.737	1,000
15 ⁴⁵⁰	27 พ.ย. 2544	5	4.15	900
16 ⁴⁵¹	8 พ.ค. 2545	6	4.49	1,000
17 ⁴⁵²	21 ส.ค. 2545	4	2.859	1,000
18 ⁴⁵³	21 ส.ค. 2545	7	3.98	2,000

⁴⁴⁵ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 33ง (21 พฤษภาคม 2542), หน้า 24-26.

⁴⁴⁶ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 33ง (21 พฤษภาคม 2542), หน้า 27-29.

⁴⁴⁷ “ประกาศองค์การรถไฟฟ้ามหานคร เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 51ง (5 มิถุนายน 2543), หน้า 12-14.

⁴⁴⁸ “ประกาศการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 81ง (20 สิงหาคม 2544), หน้า 112-114.

⁴⁴⁹ “ประกาศการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 81ง (20 สิงหาคม 2544), หน้า 115-117.

⁴⁵⁰ “ประกาศการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 121ง (6 ธันวาคม 2544), หน้า 28-30.

⁴⁵¹ “ประกาศการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 44ง (22 พฤษภาคม 2545), หน้า 24-26.

⁴⁵² “ประกาศการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 84ง (6 กันยายน 2545), หน้า 47-49.

⁴⁵³ “ประกาศการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 84ง (6 กันยายน 2545), หน้า 50-52.

ครั้งที่	วันที่จำหน่ายพันธบัตร	กำหนดไถ่ถอน (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (%)	มูลค่า (ล้านบาท)
19 ⁴⁵⁴	20 มิ.ย. 2546	8	2.24	1,000
20 ⁴⁵⁵	20 มิ.ย. 2546	10	2.6288	1,000
21 ⁴⁵⁶	18 ก.ย. 2546	3	1.59	250
รวม				26,050

ความก้าวหน้าการก่อสร้างและสภาพคล่องทางการเงินของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน ดำเนินไปด้วยดี แต่ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2540 คณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติให้ รฟม. จัดหากลุ่มทุนเอกชน มารับสัมปทานการเดินรถแทนที่กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐจะเป็นผู้ให้บริการเอง เนื่องด้วยรัฐบาล ต้องการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรัฐวิสาหกิจและเป็นการประหยัดงบประมาณที่รัฐต้องลงทุนเพิ่ม ทั้งนี้ผู้ยื่นข้อเสนอการลงทุนระบบรถไฟฟ้าและดำเนินกิจการเดินรถ 2 ราย⁴⁵⁷ ดังนี้

1. กลุ่มบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (Bangkok Metro Public Company Limited: BMCL) ซึ่งนำโดยบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)
2. กลุ่มบริษัท IMRT นำโดยบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน)

ผลการพิจารณาปรากฏว่า กลุ่มบริษัท BMCL เป็นผู้ที่มีข้อเสนอคุ้มค่าเป็นอันดับแรก จึงได้นำไปสู่การยกร่างรายละเอียดสัญญาสัมปทาน แต่กว่าจะได้ลงนามในสัญญาสัมปทานก็ล่วงเลยไปถึงปี พ.ศ. 2544 ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดถึง 2 ปี เนื่องจากรอการพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งมีการกำหนดให้เอกชนเป็นผู้รับสัมปทานดำเนินกิจการรถไฟฟ้า⁴⁵⁸ กลุ่ม

⁴⁵⁴ “ประกาศการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 71ง (30 มิถุนายน 2546), หน้า 54-56.

⁴⁵⁵ “ประกาศการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 71ง (30 มิถุนายน 2546), หน้า 57-59.

⁴⁵⁶ “ประกาศการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เรื่อง การจำหน่ายพันธบัตรการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 116ง (3 ตุลาคม 2546), หน้า 54-56.

⁴⁵⁷ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: ออมรินทร์พริ้นติ้ง, 2547), หน้า 52.

⁴⁵⁸ “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 114ก (1 ธันวาคม 2543), หน้า 41.

บริษัท BMCL นำสัญญาสัมปทานไประดมทุนผ่านการกู้เงินกับกลุ่มทุนธนาคารในประเทศ 4 ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกรุงไทย ธนาคารทหารไทย และธนาคารนครหลวงไทย ด้วยวงเงิน 11,500 ล้านบาท หลังจากนั้นได้ส่งรถไฟฟ้าและอุปกรณ์จากบริษัท Siemens จำกัด จนสามารถผลิตและส่งรถไฟฟ้าครบ 57 ตู้ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2547 จนกระทั่งได้มีการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547⁴⁵⁹

7.2.3 การสะสมทุนของ BMCL

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BMCL ได้รับสัมปทานการเดินรถจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งสัมปทานจะสิ้นสุดสัมปทานในปี พ.ศ. 2572 เนื่องด้วยเป็นการลงทุนขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทำให้ BMCL ได้รับสิทธิพิเศษจากการส่งเสริมการลงทุนให้ลดเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี รวมถึงการลดหย่อนอากรในการนำเข้าเครื่องจักร โดย BMCL จะต้องลงทุนงานระบบรางและอาณัติสัญญาณ พร้อมทั้งจัดหารถไฟฟ้ามาให้บริการเดินรถเพื่อแลกกับการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้รถไฟฟ้าและการหารายได้เชิงพาณิชย์บริเวณสถานี ส่วนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะมีรายได้จาก BMCL 2 ส่วน คือ 1. เงินรายปีจำนวนทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท และ 2. เงินรายเดือน ซึ่งแบ่งรายได้จากค่าโดยสารไม่เกินร้อยละ 15⁴⁶⁰

การพัฒนาเชิงธุรกิจของ BMCL มีลักษณะคล้ายกับ BTS กล่าวคือ BMCL ดูแลระบบการเดินรถไฟฟ้า และมีการตั้งบริษัท แบนคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (Bangkok Metro Networks Ltd.: BMN) เป็นบริษัทลูกของ BMCL เพื่อประกอบธุรกิจเชิงพาณิชย์ในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ประกอบด้วยธุรกิจสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้า ธุรกิจการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานีรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร และธุรกิจระบบสื่อสารโทรคมนาคมของเครือข่ายโทรศัพท์มือถือบริเวณสถานีและในอุโมงค์รถไฟฟ้า⁴⁶¹ แต่การบริหารธุรกิจของ BMCL ก็ประสบปัญหาเกี่ยวกับการขาดทุนติดต่อกันหลายปี เนื่องจากการก่อสร้างส่วนต่อขยายของ รฟม. มีความล่าช้า ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์

ในปี พ.ศ. 2557 BMCL มีสินทรัพย์ 20,359 ล้านบาท มีผู้ถือหุ้นใหญ่ 3 อันดับแรก ได้แก่ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 30.19 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

⁴⁵⁹ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง, 2547), หน้า 52-54.

⁴⁶⁰ บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด(มหาชน). แบบรายงาน 56-1 ประจำปี: 2555 (ม.ป.ท., 2556).

⁴⁶¹ บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด(มหาชน). รายงานประจำปี 2556 (ม.ป.ท., 2557), หน้า 50.

ถือหุ้นร้อยละ 14.57 และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 10⁴⁶² แต่หลังจากที่ BMCL ขาดทุนติดต่อกันเป็นเวลาห้าปี ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติควมรวมกิจการรถไฟฟ้ากับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กลายเป็น บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Express and Metro: BEM) ซึ่งประกอบได้รับสัมปทานการจัดเก็บค่าผ่านทางด่วน ในปี พ.ศ. 2558 เนื่องจากทั้งสองบริษัทมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายเดียวกัน คือ บริษัท ช.การช่าง อีกทั้งแม้ธุรกิจ ทางด่วนจะกำไรที่แต่ก็ขยายธุรกิจได้ยาก ส่วนธุรกิจรถไฟฟ้าแม้จะขาดทุนติดต่อกันหลายปีแต่ก็มี โอกาสเติบโต หลังจากที่มีการควบรวมบริษัทแล้ว ผู้ถือหุ้นใหญ่ยังคงเป็นบริษัท ช.การช่าง เช่นเดิม

7.3 รถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยซึ่งกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐดั้งเดิมที่มีบทบาทนำมาเป็นระยะเวลา ยาวนานหลายสิบปี แม้จะมีการศึกษาการขยายเส้นทางใหม่มาโดยตลอด แต่ก็ไม่สามารถที่จะขยาย เส้นทางใหม่ได้มากนัก รวมถึงความขัดแย้งระหว่างบริษัทโฮปเวลล์ซึ่งเป็นกลุ่มทุนต่างชาติที่ได้รับ สัมปทานการลงทุนระบบขนส่งมวลชน ด้วยปัญหาการก่อสร้างที่ล่าช้าจนนำไปสู่การยกเลิกสัญญา สัมปทาน ส่งผลให้การรถไฟฟ้าต้องการที่จะพลิกฟื้นกลับมามีบทบาทนำอีกครั้งหนึ่งในยุคนี้

รถไฟฟ้า BTS สายสุขุมวิทที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 และรถไฟฟ้าใต้ดินที่อยู่ใน ระหว่างการก่อสร้าง มีช่วงที่รถไฟฟ้าพาดผ่านเส้นทางรถไฟสายตะวันออกของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยบริเวณสถานีพญาไทและมักกะสัน อีกทั้งการก่อสร้างสนามบินกรุงเทพแห่งที่สองบริเวณหนอง จุฬาเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในภูมิภาค ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการจะต้องย้ายสายการ บินจากสนามบินดอนเมืองทั้งหมดมาให้บริการ ณ สนามบินแห่งใหม่ที่อยู่ไม่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟ สายตะวันออกมากนัก ทำให้คณะรัฐมนตรีในสมัยทักษิณ ชินวัตร ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบ ขนส่งมวลชนจากสนามบินแห่งใหม่มายังใจกลางกรุงเทพอย่างมาก ได้มีการเร่งรัดให้เอกชนร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายพญาไท-มักกะสัน-สนามบินสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 โดยให้การรถไฟฟ้า ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อการออกแบบเส้นทางให้เป็นรถไฟยกยกระดับจนถึงสนามบินที่จะมีการก่อสร้าง อุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินภายในตัวอาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ⁴⁶³

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท ATP ซึ่งประกอบไปด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิ เนียร์ริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ไทยเอนยีเนียริงคอนซัลแต้นท์ส จำกัด และ บริษัท แปซิฟิค

⁴⁶² บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด(มหาชน). รายงานประจำปี 2556 (ม.ป.ท., 2557), หน้า 7.

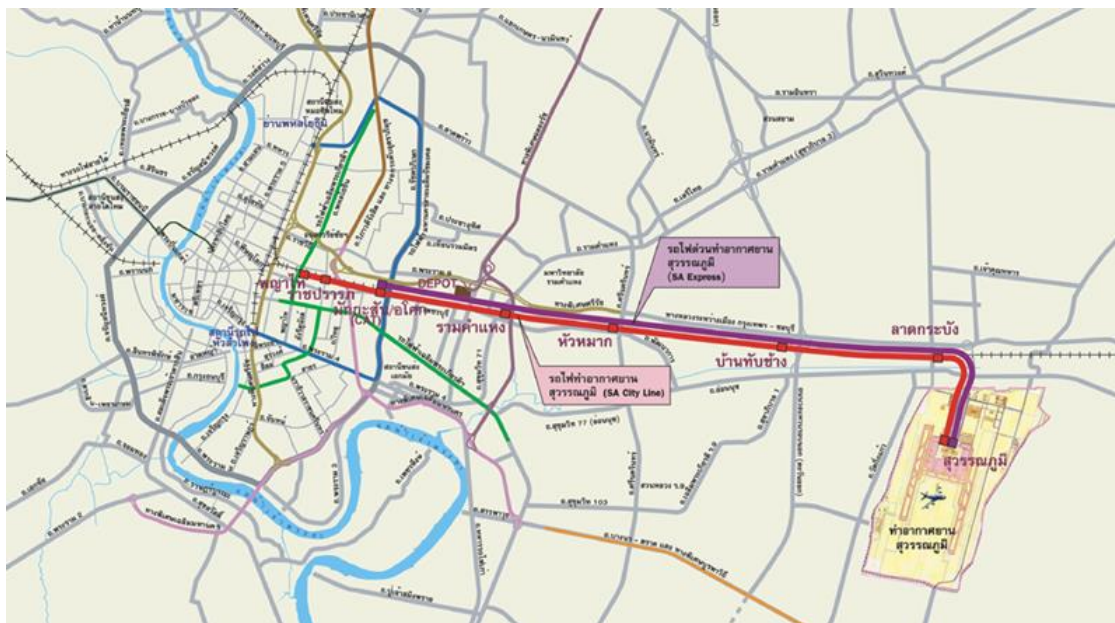
⁴⁶³ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ม.ป.ท., 2555), หน้า 1.

คอนซัลแทนส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาได้เสนอให้มีการสร้างรถไฟเชื่อมต่อสนามบินใน 3 ลักษณะ⁴⁶⁴ คือ

1. รถไฟด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Express: SA Express) เป็นรถไฟเชื่อมระหว่างสถานีมีกะสันไปยังสถานีปลายทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 15 นาที
2. รถไฟท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport City Line) สายพญาไท-มีกะสัน-สุวรรณภูมิ เป็นการให้บริการเดินรถและจอดตามสถานีที่กำหนด โดยเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS ที่สถานีพญาไท
3. สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Airport Check-through Terminal: CAT) เป็นการจัดหาบริการเสริมเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารอากาศยานที่อยู่ในเมืองให้สามารถเช็คอินตัวโดยสารเครื่องบินและกระเป๋าสัมภาระ ก่อนหน้าที่จะเดินทางไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁶⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย. งานศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง: การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ม.ป.ท., 2547), หน้า 2-1.



รูปภาพ 39 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการและที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ที่มา: http://www.gotarch.com/projects/2010/Airport_Link.html

อย่างไรก็ตาม หลังจากมีการออกแบบและศึกษารายละเอียดเส้นทาง คณะรัฐมนตรีได้มีการเปลี่ยนแปลงแผนการลงทุน จากเดิมที่ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนหลักมาเป็นการลงทุนโดยรัฐ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบหลักในโครงการ ภายใต้วงเงิน 30,000 ล้านบาท รัฐบาลมองว่าเป็นการลงทุนที่ไม่สูงมากและน่าจะสร้างรายได้ให้กับการรถไฟฯ แต่ต้องมีการปรับรูปแบบองค์กรและระบบการบริหารจัดการ ต่อมาได้มีการประกวดราคาก่อสร้างโครงการ โดยการรถไฟฯ ได้พิจารณาให้กลุ่มร่วมทุน BSC Consortium ที่เสนอค่าก่อสร้างจำนวน 25,907 ล้านบาท เป็นผู้ชนะการประกวดราคา กลุ่มผู้เสนอราคาประกอบด้วยบริษัท ดังนี้⁴⁶⁵

1. B. Grimm International Co., Ltd เป็นบริษัทพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเก่าแก่ในไทยที่มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 และเป็นผู้จัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของ Siemens และ MBM
2. B. Grimm MBM Hong Kong Ltd. เป็นบริษัทในเครือเดียวกันกับ B Grimm International ธุรกิจหลัก คือ การผลิตเหล็กและเหล็กกล้า
3. Siemens Aktiengesellschaft หรือ Siemens AG เป็นหนึ่งในกลุ่มบริษัทก่อสร้างเยอรมันที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป

⁴⁶⁵ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด. เกี่ยวกับโครงการ [ออนไลน์]. 2558. แหล่งที่มา: <http://www.srtet.co.th/index.php/th/about-history/about-project> [1 พฤษภาคม 2561]

4. บริษัท ซีเมนส์ จำกัด เป็นบริษัทตัวแทนจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้าของ Siemens เช่น รถไฟฟ้า เครื่องกำเนิดไฟฟ้า รวมถึงเคววางระบบรถไฟไฟฟ้าให้กับโรงงานไฟฟ้า และ BTS มาก่อน
5. บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ของรัฐและเอกชน

สัญญาก่อสร้างระบุให้ทำการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับด้วยระบบรางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ขนาด 1.435 เมตร และอาคารสถานีจำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมีนกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบางทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้พื้นที่ซึ่งเคยเวนคืนสำหรับก่อสร้างรถไฟสายบางซื่อ-คลองตันในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน นอกจากนั้นจะต้องก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2550 แต่ในระหว่างการก่อสร้างก็ได้เกิดปัญหาความล่าช้าเนื่องจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ส่งผลให้ต้องขยายระยะเวลาการก่อสร้างโครงการออกไปถึงสองครั้ง รวมระยะเวลา 550 วัน จนกระทั่งได้เปิดทดลองเดินรถไฟฟ้ทั้งรถไฟด่วนและรถไฟชานเมืองได้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2553 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553⁴⁶⁶

7.3.1 การก่อตั้งบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ก่อนที่จะให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดตั้ง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ขึ้นมาเพื่อเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองที่สถานีมีนกะสัน โดยตั้งเป้าทุนจดทะเบียนเพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียน 2,000 ล้านบาท รัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นทุนจดทะเบียนเริ่มต้น 140 ล้านบาท ส่วนที่เหลือ 1,860 ล้านบาท ให้การรถไฟฯ กู้จากแหล่งทุนภายในประเทศ⁴⁶⁷ แต่เนื่องด้วยบุคลากรของการรถไฟฯ ที่โอนย้ายมาสังกัดบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ไม่มีประสบการณ์ในการเดินรถไฟฟ้ ทำให้ต้องว่าจ้างการรถไฟแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Deutsche Bahn AG: DB) มาเป็นที่ปรึกษาในการเดินรถในช่วงสามปีแรก⁴⁶⁸

⁴⁶⁶ THAIPUBLICA. ย้อนรอยแอร์พอร์ตลิงค์ บทเรียนสำคัญของโครงการ 2 ล้านล้าน[ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2013/06/lesson-learned-airport-link/> [1 พฤษภาคม 2561]

⁴⁶⁷ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Airport Rail Link (ม.ป.ท., 2555), หน้า 7.

⁴⁶⁸ Manager Online. ตะแบงเดินรถแอร์พอร์ตลิงค์ เม.ย.[ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา: <https://m.mgsonline.com/business/detail/9530000008169> [1 พฤษภาคม 2561]

หลังจากที่เปิดให้บริการรถไฟฟ้าหลายปี การบริหารงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ล้มเหลวเป็นอย่างมาก ไม่สามารถบริหารธุรกิจและทำกำไรแบบเอกชนได้ ส่วนการให้บริการรถไฟฟ้าก็ไม่ได้เป็นไปตามที่ตั้งเป้าไว้ในตอนแรก มีผู้ใช้บริการจริงโดยเฉลี่ยต่ำกว่าที่คาดการณ์มากกว่าครึ่งหนึ่ง อีกทั้งยังขาดการซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าที่ดี ส่งผลให้บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ขาดทุนสะสมเป็นระยะเวลายาวนาน⁴⁶⁹

7.3.2 การขยายทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

แม้รัฐบาลจะอุดหนุนเงินงบประมาณให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกปี แต่ก็เป็นการอุดหนุนงบประมาณเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณของการรถไฟฯ การที่รัฐบาลไม่ได้อุดหนุนงบเพื่อการลงทุนจึงเป็นการผลักภาระให้การรถไฟฯ ต้องจัดหาเงินลงทุนเอง โดยในยุคนี้การรถไฟฯ ได้ระดมเงินเพื่อการลงทุนผ่านการขายพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทยถึง 163 ครั้ง รวมเป็นเงิน 28,393 ล้านบาท ซึ่งเงินส่วนใหญ่เป็นการนำไปใช้ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ครั้งที่	วันที่จำหน่ายพันธบัตร	กำหนดไถ่ถอน (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
1 ⁴⁷⁰	22 มี.ค. 2536	10	7.225	413.142
2 ⁴⁷¹	13 ต.ค. 2536	7	6.85	502.401
3 ⁴⁷²	8 ส.ค. 2537	5	9.178	443.418
4 ⁴⁷³	16 พ.ค. 2538	5	10.15	1,000

⁴⁶⁹ THAIPUBLICA. ย้อนรอยแอร์พอร์ตลิงค์ บทเรียนสำคัญของโครงการ 2 ล้านล้าน[ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา: <https://thaipublica.org/2013/06/lesson-learned-airport-link/> [1 พฤษภาคม 2561]

⁴⁷⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2536 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 110 ตอนที่ 59 (6 พฤษภาคม 2536), หน้า 44-45.

⁴⁷¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2536 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 110 ตอนที่ 160 (13 ตุลาคม 2536), หน้า 17-18.

⁴⁷² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนที่ 32ง (5 สิงหาคม 2537), หน้า 26-28.

⁴⁷³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2538 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 39ง (16 พฤษภาคม 2538), หน้า 115-117.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
5 ⁴⁷⁴	20 มิ.ย. 2538	3	9.59	960
6 ⁴⁷⁵	27 มี.ค. 2539	8	9.01	1,000
7 ⁴⁷⁶	27 พ.ค. 2542	6	7.20	1,000
8 ⁴⁷⁷	27 พ.ค. 2542	7	7.35	1,000
9 ⁴⁷⁸	9 ส.ค. 2542	6	6.80	1,000
10 ⁴⁷⁹	9 ส.ค. 2542	7	6.96	1,000
11 ⁴⁸⁰	6 ก.ย. 2542	5	5.91	625
12 ⁴⁸¹	6 ก.ย. 2542	8	7.30	1,000
13 ⁴⁸²	11 ม.ค. 2543	5	6.59	1,162

⁴⁷⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2538 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 21ง (19 มิถุนายน 2538), หน้า 16-18.

⁴⁷⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2539 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 113 ตอนที่ 25ง (26 มีนาคม 2539), หน้า 170-172.

⁴⁷⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 42ง (26 มีนาคม 2542), หน้า 115-117.

⁴⁷⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 42ง (26 มีนาคม 2542), หน้า 118-120.

⁴⁷⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 54ง (4 สิงหาคม 2542), หน้า 21-23.

⁴⁷⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 54ง (4 สิงหาคม 2542), หน้า 24-26.

⁴⁸⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 63ง (1 กันยายน 2542), หน้า 22-24.

⁴⁸¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2542 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 116 ตอนที่ 63ง (1 กันยายน 2542), หน้า 25-27.

⁴⁸² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 3ง (11 มีนาคม 2543), หน้า 14-16.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
14 ⁴⁸³	11 ม.ค. 2543	8	7.77	1,000
15 ⁴⁸⁴	1 ส.ค. 2543	10	5.86	1,000
16 ⁴⁸⁵	11 ส.ค. 2543	9	5.99	1,000
17 ⁴⁸⁶	11 ส.ค. 2543	10	6.24	1,000
18 ⁴⁸⁷	29 ส.ค. 2543	5	5.20	292
19 ⁴⁸⁸	19 ก.ย. 2543	8	5.88	1,000
20 ⁴⁸⁹	26 ก.ย. 2543	9	5.97	1,000
21 ⁴⁹⁰	5 เม.ย. 2544	5	3.986	1,000
22 ⁴⁹¹	19 ก.ค. 2544	6	5.48	1,000

⁴⁸³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 3ง (11 มีนาคม 2543), หน้า 17-19.

⁴⁸⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 75ง (31 กรกฎาคม 2543), หน้า 16-18.

⁴⁸⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 82ง (17 สิงหาคม 2543), หน้า 105-107.

⁴⁸⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 82ง (17 สิงหาคม 2543), หน้า 107-108.

⁴⁸⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 87ง (30 สิงหาคม 2543), หน้า 15-17.

⁴⁸⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 7,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 96ง (20 กันยายน 2543), หน้า 34-36.

⁴⁸⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ครั้งที่ 8,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 117 ตอนที่ 99ง (29 กันยายน 2543), หน้า 127-129.

⁴⁹⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 31ง (2 เมษายน 2544), หน้า 66-68.

⁴⁹¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 66ง (18 กรกฎาคม 2544), หน้า 25-27.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
23 ⁴⁹²	9 ส.ค. 2544	5	5.856	1,000
24 ⁴⁹³	6 ก.ย. 2544	6	6.03	1,227
25 ⁴⁹⁴	11 ก.ค. 2545	6	4.05	1,000
26 ⁴⁹⁵	1 ส.ค. 2545	8	4.88	820
27 ⁴⁹⁶	5 ก.ย. 2545	7	3.884	1,000
28 ⁴⁹⁷	24 มี.ค. 2546	7	2.734	413.412
29 ⁴⁹⁸	30 เม.ย. 2546	5	2.22	1,000
30 ⁴⁹⁹	30 เม.ย. 2546	7	2.843	1,000
31 ⁵⁰⁰	30 เม.ย. 2546	10	3.513	1,000

⁴⁹² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 75ง (3 สิงหาคม 2544), หน้า 100-102.

⁴⁹³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2544 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 118 ตอนที่ 85ง (31 สิงหาคม 2544), หน้า 33-35.

⁴⁹⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 61ง (5 กรกฎาคม 2545), หน้า 14-16.

⁴⁹⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 70ง (29 กรกฎาคม 2545), หน้า 1-3.

⁴⁹⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 81ง (2 กันยายน 2545), หน้า 91-93.

⁴⁹⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 35ง (21 มีนาคม 2546), หน้า 26-28.

⁴⁹⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 49ง (28 เมษายน 2546), หน้า 18-20.

⁴⁹⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 49ง (28 เมษายน 2546), หน้า 21-23.

⁵⁰⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 49ง (28 เมษายน 2546), หน้า 24-26.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
32 ⁵⁰¹	5 มิ.ย. 2546	6	2.187	1,000
33 ⁵⁰²	25 ส.ค. 2546	8	2.68	1,000
34 ⁵⁰³	25 ส.ค. 2546	10	3.0	706
35 ⁵⁰⁴	28 ส.ค. 2546	4	1.699	1,000
36 ⁵⁰⁵	28 ส.ค. 2546	8	2.888	700
37 ⁵⁰⁶	29 มี.ค. 2547	6	3.09	1,000
38 ⁵⁰⁷	5 เม.ย. 2549	8	5.5475	1,000
39 ⁵⁰⁸	29 พ.ค. 2549	8	5.64	1,000
40 ⁵⁰⁹	9 ส.ค. 2549	7	5.62	1,000

⁵⁰¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 61ง (28 เมษายน 2546), หน้า 85-87.

⁵⁰² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 91ง (20 สิงหาคม 2546), หน้า 21-23.

⁵⁰³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 7,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 91ง (20 สิงหาคม 2546), หน้า 24-26.

⁵⁰⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 8,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 92ง (21 สิงหาคม 2546), หน้า 129-131.

⁵⁰⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546 ครั้งที่ 9,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 120 ตอนที่ 92ง (21 สิงหาคม 2546), หน้า 132-134.

⁵⁰⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2547 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 121 ตอนที่ 35ง (25 มีนาคม 2547), หน้า 42-44.

⁵⁰⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 123 ตอนที่ 46ง (3 เมษายน 2549), หน้า 13-15.

⁵⁰⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 123 ตอนที่ 65ง (29 พฤษภาคม 2549), หน้า 20-22.

⁵⁰⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 123 ตอนที่ 86ง (9 สิงหาคม 2549), หน้า 83-85.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
41 ⁵¹⁰	24 เม.ย. 2550	10	4.25	836.29
42 ⁵¹¹	19 ก.ค. 2550	6	4.408	1,000
43 ⁵¹²	6 ก.ย. 2550	6	4.35	1,000
44 ⁵¹³	6 ก.ย. 2550	8	4.62	1,227
45 ⁵¹⁴	13 ก.ย. 2550	6	4.398	1,000
46 ⁵¹⁵	13 ก.ย. 2550	8	4.718	1,000
47 ⁵¹⁶	20 ก.ย. 2550	2	3.43	1,200
48 ⁵¹⁷	20 ก.ย. 2550	5	4.08	1,000
49 ⁵¹⁸	20 ก.ย. 2550	8	4.645	1,000

⁵¹⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 48ง (23 เมษายน 2550), หน้า 53-54.

⁵¹¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 100ง (21 สิงหาคม 2550), หน้า 14-15.

⁵¹² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 119ง (19 กันยายน 2550), หน้า 34-35.

⁵¹³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 119ง (19 กันยายน 2550), หน้า 36-37.

⁵¹⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 123ง (21 กันยายน 2550), หน้า 9-10.

⁵¹⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 123ง (21 กันยายน 2550), หน้า 11-12.

⁵¹⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 7,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 135ง (25 กันยายน 2550), หน้า 3-4.

⁵¹⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 8,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 135ง (25 กันยายน 2550), หน้า 5-6.

⁵¹⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 9,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 135ง (25 กันยายน 2550), หน้า 7-8.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
50 ⁵¹⁹	27 ก.ย. 2550	9	4.7	1,000
51 ⁵²⁰	11 ต.ค. 2550	7	4.63	1,000
52 ⁵²¹	11 ต.ค. 2550	9	4.89	1,000
53 ⁵²²	28 ก.พ. 2551	3	3.22	1,000
54 ⁵²³	6 มี.ค. 2551	3	3.4	1,000
55 ⁵²⁴	10 เม.ย. 2551	4	3.52	1,000
56 ⁵²⁵	3 ก.ค. 2551	4	5.6	987.280
57 ⁵²⁶	3 ก.ค. 2551	10	6.27	1,000
58 ⁵²⁷	3 ก.ค. 2551	15	6.539	1,000

⁵¹⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 10,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 145ง (28 กันยายน 2550), หน้า 18-19.

⁵²⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 11,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 157ง (17 ตุลาคม 2550), หน้า 17-18.

⁵²¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 12,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 157ง (17 ตุลาคม 2550), หน้า 19-20.

⁵²² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 49ง (6 มีนาคม 2551), หน้า 50-51.

⁵²³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 62ง (27 มีนาคม 2551), หน้า 59-60.

⁵²⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 72ง (18 เมษายน 2551), หน้า 38-39.

⁵²⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 118ง (16 กรกฎาคม 2551), หน้า 2-3.

⁵²⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 118ง (16 กรกฎาคม 2551), หน้า 4-5.

⁵²⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 118ง (16 กรกฎาคม 2551), หน้า 6-7.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
59 ⁵²⁸	10 ก.ค. 2551	8	6.14	1,000
60 ⁵²⁹	10 ก.ค. 2551	12	6.27	1,000
61 ⁵³⁰	11 ก.ค. 2551	3	5.32	1,000
62 ⁵³¹	22 ก.ค. 2551	4	5.22	1,000
63 ⁵³²	22 ก.ค. 2551	7	5.728	1,000
64 ⁵³³	31 ก.ค. 2551	4	4.92	1,000
65 ⁵³⁴	31 ก.ค. 2551	8	5.42	1,000
66 ⁵³⁵	31 ก.ค. 2551	10	5.485	1,000
67 ⁵³⁶	7 ส.ค. 2551	6	5.08	1,000

⁵²⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 7,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 134ง (5 สิงหาคม 2551), หน้า 17-18.

⁵²⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 8,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 134ง (5 สิงหาคม 2551), หน้า 19-20.

⁵³⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 9,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 136ง (11 สิงหาคม 2551), หน้า 34-35.

⁵³¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 10,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 142ง (25 สิงหาคม 2551), หน้า 54-55.

⁵³² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 11,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 142ง (25 สิงหาคม 2551), หน้า 56-57.

⁵³³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 12,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 3-4.

⁵³⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 13,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 5-6.

⁵³⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 14,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 7-8.

⁵³⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 15,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 9-10.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
68 ⁵³⁷	7 ส.ค. 2551	8	5.22	1,000
69 ⁵³⁸	7 ส.ค. 2551	10	5.46	1,000
70 ⁵³⁹	4 ก.ย. 2551	5	4.53	1,000
71 ⁵⁴⁰	4 ก.ย. 2551	8	4.78	1,000
72 ⁵⁴¹	4 ก.ย. 2551	10	4.86	1,000
73 ⁵⁴²	19 ก.ย. 2551	8	4.85	1,000
74 ⁵⁴³	18 ก.ย. 2551	5	4.55	1,000
75 ⁵⁴⁴	18 ก.ย. 2551	10	4.90	1,000
76 ⁵⁴⁵	25 ก.ย. 2551	4	4.38	1,000

⁵³⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 16,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 11-12.

⁵³⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 17,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 13-14.

⁵³⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 18,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 15-16.

⁵⁴⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 19,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 17-18.

⁵⁴¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 20,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 146ง (4 กันยายน 2551), หน้า 19-20.

⁵⁴² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 21,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 154ง (17 กันยายน 2551), หน้า 12-13.

⁵⁴³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 22,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 154ง (17 กันยายน 2551), หน้า 14-15.

⁵⁴⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 23,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 154ง (17 กันยายน 2551), หน้า 16-17.

⁵⁴⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 24,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 158ง (29 กันยายน 2551), หน้า 14-15.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
77 ⁵⁴⁶	25 ก.ย. 2551	6	4.78	1,000
78 ⁵⁴⁷	25 ก.ย. 2551	12	4.85	1,000
79 ⁵⁴⁸	11 ส.ค. 2552	10	3.8642	1,000
80 ⁵⁴⁹	7 ก.ย. 2552	15	4.42	1,000
81 ⁵⁵⁰	21 ก.ย. 2552	10	4.095	1,200
82 ⁵⁵¹	28 ก.ย. 2552	15	4.6	1,000
83 ⁵⁵²	30 ก.ย. 2552	4	3.55	754.79
84 ⁵⁵³	30 ก.ย. 2552	5	3.98	1,000
85 ⁵⁵⁴	30 ก.ย. 2552	9	4.55	1,000

⁵⁴⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 25,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 158ง (29 กันยายน 2551), หน้า 16-17.

⁵⁴⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 26,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 158ง (29 กันยายน 2551), หน้า 18-19.

⁵⁴⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 136ง (18 กันยายน 2552), หน้า 102-103.

⁵⁴⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 132ง (18 กันยายน 2552), หน้า 102-103.

⁵⁵⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 138ง (23 กันยายน 2552), หน้า 61-62.

⁵⁵¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 156ง (21 ตุลาคม 2552), หน้า 61-62.

⁵⁵² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 160ง (2 พฤศจิกายน 2552), หน้า 64-65.

⁵⁵³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 160ง (2 พฤศจิกายน 2552), หน้า 66-67.

⁵⁵⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 8,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 160ง (2 พฤศจิกายน 2552), หน้า 68-69.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
86 ⁵⁵⁵	30 ก.ย. 2552	10	4.6	1,000
87 ⁵⁵⁶	7 ต.ค. 2553	5	3.92	1,000
88 ⁵⁵⁷	7 ต.ค. 2553	7	4.4	1,000
89 ⁵⁵⁸	8 ต.ค. 2553	8	4.54	1,000
90 ⁵⁵⁹	8 ต.ค. 2553	9	4.58	1,089
91 ⁵⁶⁰	22 ม.ค. 2553	12	4.3	1,000
92 ⁵⁶¹	24 มี.ค. 2553	10	4.13	413
93 ⁵⁶²	29 มี.ค. 2553	12	4.16	1,000
94 ⁵⁶³	2 ส.ค. 2553	9	3.44	820

⁵⁵⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 9,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 160ง (2 พฤศจิกายน 2552), หน้า 70-71.

⁵⁵⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 175ง (2 ธันวาคม 2553), หน้า 45-46.

⁵⁵⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 175ง (2 ธันวาคม 2553), หน้า 47-48.

⁵⁵⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 175ง (2 ธันวาคม 2553), หน้า 49-50.

⁵⁵⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 4,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 175ง (2 ธันวาคม 2553), หน้า 51-52.

⁵⁶⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 5,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 24ง (13 กุมภาพันธ์ 2553), หน้า 58-59.

⁵⁶¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 6,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 56ง (3 พฤษภาคม 2553), หน้า 56-57.

⁵⁶² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 7,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 56ง (3 พฤษภาคม 2553), หน้า 58-59.

⁵⁶³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 8,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 95ง (6 สิงหาคม 2553), หน้า 35-36.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
95 ⁵⁶⁴	11 ส.ค. 2553	5	3.29	1,000
96 ⁵⁶⁵	6 ก.ย. 2553	8	3.2	625
97 ⁵⁶⁶	23 ก.ย. 2553	8	3.19	1,000
98 ⁵⁶⁷	23 ก.ย. 2553	10	3.45	1,000
99 ⁵⁶⁸	16 มิ.ย. 2554	10	3.8	2,000
100 ⁵⁶⁹	11 ก.ค. 2554	12	4.03	1,000
101 ⁵⁷⁰	25 ส.ค. 2554	12	3.99	1,000
102 ⁵⁷¹	10 เม.ย. 2555	10	4.005	1,000
103 ⁵⁷²	28 พ.ค. 2555	6	3.93	1,000

⁵⁶⁴ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 9,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 106ง (3 กันยายน 2553), หน้า 83-84.

⁵⁶⁵ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 10,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 112ง (23 กันยายน 2553), หน้า 41-42.

⁵⁶⁶ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 11,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 122ง (19 ตุลาคม 2553), หน้า 56-57.

⁵⁶⁷ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 12,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 122ง (19 ตุลาคม 2553), หน้า 58-59.

⁵⁶⁸ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2554 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128 ตอนพิเศษ 74ง (6 กรกฎาคม 2554), หน้า 64-65.

⁵⁶⁹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2554 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128 ตอนพิเศษ 86ง (3 สิงหาคม 2554), หน้า 73-74.

⁵⁷⁰ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2554 ครั้งที่ 3,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128 ตอนพิเศษ 111ง (26 กันยายน 2554), หน้า 47-48.

⁵⁷¹ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 1,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 129 ตอนพิเศษ 69ง (23 เมษายน 2555), หน้า 71-72.

⁵⁷² “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 129 ตอนพิเศษ 95ง (18 มิถุนายน 2555), หน้า 19-20.

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
104 ⁵⁷³	2 ก.ค. 2555	7	3.779	2,000
105 ⁵⁷⁴	23 ก.ค. 2555	10	3.84	1,000
106 ⁵⁷⁵	2 ก.ค. 2555	1	3.3	274
107 ⁵⁷⁶	3 ก.ค. 2555	1	3.3	987.28
108 ⁵⁷⁷	5 ก.ค. 2555	6		3,000
109 ⁵⁷⁸	31 ก.ค. 2555	2	3.34	1,000
110 ⁵⁷⁹	17 ก.ค. 2555	6	3.77	1,000
111 ⁵⁸⁰	17 ก.ค. 2555	6	3.74	100
112 ⁵⁸¹	17 ก.ค. 2555	6	3.77	900

⁵⁷³ “ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง การออกพันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 2,” ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 129 ตอนพิเศษ 126ง (17 สิงหาคม 2555), หน้า 43-44.

⁵⁷⁴ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 4 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/upload/enterprise_pdf/pdf_15062012140516.pdf [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁷⁵ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 5 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=380 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁷⁶ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 6 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=381 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁷⁷ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 7 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=399 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁷⁸ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 8 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=400 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁷⁹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 9 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=402 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁰ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 10/1 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=403 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 10/2 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=410 [2 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
113 ⁵⁸²	9 ส.ค. 2555	6		1,000
114 ⁵⁸³	9 ส.ค. 2555	10	3.75	1,600
115 ⁵⁸⁴	15 ส.ค. 2555	2 เดือน	3.03	330
116 ⁵⁸⁵	23 ส.ค. 2555	6	3.485	1,000
117 ⁵⁸⁶	9 ก.ย. 2555	10	3.8	2,000
118 ⁵⁸⁷	20 ก.ย. 2555	5	3.75	1,000
119 ⁵⁸⁸	21 ก.ย. 2555	7	3.97	1,000
120 ⁵⁸⁹	25 ก.ย. 2555	2	3.42	1,000
121 ⁵⁹⁰	23 เม.ย. 2556	7	3.555	1,000

⁵⁸² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 11 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=404 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸³ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 12 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=417 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁴ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 13 อายุเงินกู้ 2 เดือน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=430 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁵ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 14 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=432 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁶ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 15 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=446 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁷ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 16 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=447 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁸ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 17 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=448 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁸⁹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 18 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=449 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁰ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 1 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=505 [2 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
122 ⁵⁹¹	23 เม.ย. 2556	10	3.685	1,200
123 ⁵⁹²	11 เม.ย. 2556	2	3.014	1,000
124 ⁵⁹³	16 พ.ค. 2556	3	2.89	1,000
125 ⁵⁹⁴	16 พ.ค. 2556	7	3.39	1,000
126 ⁵⁹⁵	16 พ.ค. 2556	10	3.73	1,600
127 ⁵⁹⁶	23 พ.ค. 2556	2	2.849	1,000
128 ⁵⁹⁷	8 ส.ค. 2556	2		1,350
129 ⁵⁹⁸	2 ก.ค. 2556	4	3.62	1,000
130 ⁵⁹⁹	3 ก.ค. 2556	6	3.9	987.28

⁵⁹¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 2 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=506 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 3 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=507 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹³ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 4 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=515 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁴ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 5 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=516 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁵ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 6 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=517 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁶ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 7 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=519 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁷ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 8 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/upload/enterprise_pdf/pdf_20062013130723.pdf [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁸ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 9 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=539 [2 พฤษภาคม 2561]

⁵⁹⁹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 10 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=540 [2 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
131 ⁶⁰⁰	2 ก.ค. 2556	3	3.25	274
132 ⁶⁰¹	19 ก.ค. 2556	4	3.57	1,000
133 ⁶⁰²	31 ก.ค. 2556	3	3.295	320
134 ⁶⁰³	9 ส.ค. 2556	7	4.09	1,000
135 ⁶⁰⁴	26 ส.ค. 2556	5	3.79	700
136 ⁶⁰⁵	4 ก.ย. 2556	3	3.5	1,000
137 ⁶⁰⁶	6 ก.ย. 2556	10	4.59	1,000
138 ⁶⁰⁷	13 ก.ย. 2556	7	4.34	1,000
139 ⁶⁰⁸	18 ก.ย. 2556	5	3.98	1,000

⁶⁰⁰ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 11 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=541 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 12 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=542 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 13 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=522 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰³ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 14 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=561 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰⁴ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 15 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=562 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰⁵ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 16 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=578 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰⁶ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 17 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=579 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰⁷ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 18 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=580 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶⁰⁸ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 19 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=581 [2 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
140 ⁶⁰⁹	30 ก.ย. 2556	3	3.47	754.79
141 ⁶¹⁰	24 ก.ย. 2556	7	4.15	890
142 ⁶¹¹	24 ก.ย. 2556	10	4.35	1,000
143 ⁶¹²	24 ก.ย. 2556	12	4.49	1,000
144 ⁶¹³	30 ก.ย. 2556	10	4.35	1,000
145 ⁶¹⁴	30 ก.ย. 2556	12	4.477	1,000
146 ⁶¹⁵	8 เม.ย. 2557	10	4.02	1,000
147 ⁶¹⁶	21 เม.ย. 2557	3	2.805	1,000
148 ⁶¹⁷	29 เม.ย. 2557	10	3.84	1,190

⁶⁰⁹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 20 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=582 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹⁰ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 21 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=595 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 22 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=596 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 23 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=597 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹³ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 24 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=598 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹⁴ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 25 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=599 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹⁵ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 1 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=628 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹⁶ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 2 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=629 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹⁷ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 3 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=639 [2 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่าย พันธบัตร	กำหนด ไถ่ถอน (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
149 ⁶¹⁸	17 ก.ค. 2557	7	3.79	2,000
150 ⁶¹⁹	7 ส.ค. 2557	10	3.88	2,000
151 ⁶²⁰	22 ส.ค. 2557	3	2.83	4,000
152 ⁶²¹	29 ส.ค. 2557	15	4	4,700
153 ⁶²²	7 ต.ค. 2558	5.5	3.191	1,000
154 ⁶²³	13 ต.ค. 2558	10.5	3.64	1,000
155 ⁶²⁴	27 พ.ย. 2558	10	3.23	700
156 ⁶²⁵	26 พ.ค. 2558	5	2.54	2,800
157 ⁶²⁶	10 ส.ค. 2558	5	2.44	5,300

⁶¹⁸ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 4 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=649 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶¹⁹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 5 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=650 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²⁰ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 6 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=652 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 7 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=656 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 1 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=676 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²³ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 2 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=682 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²⁴ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 3 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=687 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²⁵ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 4 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=698 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²⁶ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 5 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=720 [2 พฤษภาคม 2561]

ครั้งที่	วันที่จำหน่ายพันธบัตร	กำหนดไถ่ถอน (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	มูลค่า (ล้านบาท)
158 ⁶²⁷	3 ก.ย. 2558	7	2.81	4,227
159 ⁶²⁸	15 ธ.ค. 2558	7	2.71	2,000
160 ⁶²⁹	15 ธ.ค. 2558	15	3.26	2,366
161 ⁶³⁰	17 มิ.ย. 2559	15	2.8	4,000
162 ⁶³¹	5 ก.ย. 2559	3	1.75	2,000
163 ⁶³²	5 ก.ย. 2559	5	1.94	3,000
รวม				28,393

7.4 สรุป

กลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศและกลุ่มทุนโดยรัฐมีบทบาทอย่างมากในการพัฒนาระบบราง ในยุคนี้ กลุ่มทุนการเงินระหว่างประเทศและตลาดหลักทรัพย์ได้เป็นฐานทางการเงินที่สำคัญในการระดมทุนก่อสร้างโครงการ สะท้อนให้เห็นถึงปฏิสัมพันธ์ใน 2 ลักษณะ คือ 1. รัฐบาลได้รับบทเรียนจากการลงทุนของกลุ่มทุนต่างชาติแบบเบ็ดเสร็จในยุคก่อนหน้าที่ไม่ประสบความสำเร็จ จึงมีแนวโน้มโยกย้ายให้สัมปทานการก่อสร้างและการเดินรถกับกลุ่มทุนภายในประเทศ 2. แม้ต้องการให้สัมปทานกับกลุ่มทุนภายในประเทศ แต่กลุ่มทุนเอกชนก็ได้ขอสัมปทานจากกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ซึ่งอยู่นอกเหนืออำนาจและการแทรกแซงทางการเมืองจาก

⁶²⁷ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 6 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=726 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²⁸ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 1 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=746 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶²⁹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 2 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=743 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶³⁰ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 3 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=757 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶³¹ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 4 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=769 [2 พฤษภาคม 2561]

⁶³² สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 5 [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.pdmo.go.th/etpDetail.php?m=bond&enterprise_id=770 [2 พฤษภาคม 2561]

รัฐบาล อีกทั้งยังเป็นกลุ่มการเมืองคนละพรรคกับรัฐบาล ส่วนกลุ่มทุนต่างชาติสามารถเข้ามาร่วมทุนกับกลุ่มทุนภายในได้ แม้ในระหว่างการก่อสร้างได้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงเส้นทางและสถานีซ่อมบำรุง การก่อสร้างที่ล่าช้า หรือปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน แต่ลักษณะการสะสมทุนที่ประณีประนอมกับกลุ่มทุนภายในก็สามารถผลักดันโครงการได้สำเร็จ



บทที่ 8

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

8.1 สรุปผลการศึกษา

ระบบรางสมัยใหม่ซึ่งถือเป็นผลผลิตของระบบทุนนิยมและเป็นวิธีการพัฒนาระบบขนส่งทางสังคมได้เข้ามามีบทบาทในไทยมาเป็นเวลาร้อยกว่าปี แม้ในตอนแรกเริ่มจะเป็นความต้องการของต่างชาติ แต่ต่อมาได้กลายเป็นสิ่งที่เชื่อมร้อยเศรษฐกิจจากภูมิภาคต่างๆ เข้าสู่กรุงเทพ นอกจากนี้จะทำให้รายได้ให้กับรัฐจำนวนมากแล้ว ยังเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการปกครองและสื่อสาร จนกระทั่งรถไฟฟ้าได้กลับมามีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรในปัจจุบัน การลงทุนในระบบรางซึ่งอยู่นอกเหนือที่ดินเอกชนจึงหลีกเลี่ยงที่จะเกี่ยวข้องกับอำนาจรัฐไม่ได้ กลุ่มทุนจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับรัฐ เพื่อให้การดำเนินโครงการประสบความสำเร็จ

เมื่อพิจารณาปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มทุนระบบรางผ่านกรอบการวิเคราะห์ที่ใช้ทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination of Railways) แนวคิดม้าสามขา (Tripod Structure) ซึ่งแบบกลุ่มทุนออกเป็นกลุ่มทุนโดยรัฐ กลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศ และกลุ่มทุนต่างชาติ และกรอบแนวคิดของ J. Allen Whitt พบว่า กลุ่มทุนโดยรัฐมีพัฒนาการเริ่มจากกิจการที่เป็นของรัฐในรูปแบบของกรมรถไฟหลวง โดยแบ่งออกเป็นกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ตามความแตกต่างของขนาดรางรถไฟ ก่อนที่จะมีการควบรวมหน่วยงานแล้วถูกเปลี่ยนให้เป็นที่วิสาหกิจตามเงื่อนไขการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน นอกจากนี้กลุ่มทุนโดยรัฐยังได้เข้าดำเนินกิจการระบบรางแทนกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติ แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐยังเป็นกลุ่มทุนเพียงกลุ่มเดียวที่สามารถสร้างปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐ และมีบทบาทนำในการพัฒนาระบบรางมาโดยตลอด ไม่ว่าจะมียกข้อจำกัดในเรื่องการหาเงินทุนในการก่อสร้างเส้นทาง ความสามารถในการทำกำไรซึ่งภายหลังขาดทุนมาเป็นระยะเวลานาน โดยรัฐพร้อมที่จะแทรกแซงและให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด รวมถึงเงื่อนไขของกลุ่มทุนการเงินระหว่างประเทศที่มาพร้อมกับเงินกู้ ซึ่งถือเป็นพลังการเมืองภายนอกที่ต้องการจะแทรกแซงระบบราง แต่ก็ไม่ได้รับความร่วมมือหรือเร่งรัดการพัฒนาจากกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐมากนัก ส่งผลให้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการพัฒนาระบบรางมีความล่าช้าอย่างมาก ในปัจจุบันกลุ่มทุนโดยรัฐยังมีกลุ่มย่อยอีก 3 กลุ่ม ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเน้นการพัฒนารถไฟระยะไกล การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แห่งประเทศไทยที่มีภารกิจหลักในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเมือง และกรุงเทพมหานครในฐานะที่เป็นองค์กรปกครองท้องถิ่นที่มีอำนาจในการให้สัมปทานกับเอกชนและสามารถลงทุนก่อสร้างได้เอง

ส่วนกลุ่มทุนระบบรางต่างชาติ มีบทบาทอย่างสูงในการพัฒนาระบบรางเมื่อแรกเริ่ม ต่างชาติสามารถสะสมทุนจนบริษัท ไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่น จำกัด (Siam Electricity Corporation) กลายเป็นบริษัทที่มีความร่ำรวยมากที่สุดบริษัทหนึ่ง แต่การสิ้นสุดของสัมปทานระบบรางที่กลุ่มทุนต่างชาติได้รับ ส่งผลให้กลุ่มทุนต่างชาติที่เคยเป็นกลุ่มที่มีบทบาทนำโดยตรงในการรับสัมปทานระบบราง ได้กลายเป็นเพียงกลุ่มทุนต่างชาติที่ให้กู้ยืมเงินและความช่วยเหลืออื่นๆ แก่กลุ่มทุนโดยรัฐ แต่เนื่องด้วยการที่กลุ่มทุนโดยรัฐผูกขาดการนำและไม่มีเงินลงทุนในการขยายเส้นทางระบบรางมากนัก ส่งผลให้รัฐเปิดโอกาสให้กลุ่มทุนต่างชาติยื่นเสนอสัมปทานระบบรางแบบเบ็ดเสร็จ โดยจะต้องดำเนินการตั้งแต่การสำรวจ การระดมทุน การก่อสร้าง และการเป็นผู้ให้บริการตามระยะเวลาที่กำหนดในสัมปทาน อย่างไรก็ตามได้เกิดปัญหาและความล้มเหลวของกลุ่มทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนจนไม่สามารถดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนให้แล้วเสร็จได้ บทบาทของกลุ่มทุนต่างชาติในปัจจุบันนอกจากจะเป็นนายทุนการเงินที่ให้เงินกู้แก่กลุ่มทุนระบบรางไทย ยังเป็นผู้ร่วมเสนอโครงการก่อสร้างภายใต้การนำของกลุ่มทุนภายในประเทศ

กลุ่มทุนระบบรางเอกชนภายในประเทศที่อ่อนแอมากในช่วงแรกเริ่ม สัมปทานระบบรางหลายโครงการที่ได้รับไม่สามรถก่อสร้างให้สำเร็จ ส่วนบางโครงการที่ก่อสร้างสำเร็จเปิดให้บริการได้ก็มีการยกเลิกกิจการหรือถูกควมรวมเป็นส่วนหนึ่งกับกลุ่มทุนระบบต่างชาติ เนื่องจากประสบปัญหาการขาดทุน ไม่สามารถทำกำไรได้เหมือนกับกลุ่มทุนต่างชาติ นอกจากนั้นนโยบายที่ไม่สนับสนุนการพัฒนาระบบรางยังทำให้กลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศไม่มีบทบาทเป็นระยะเวลายาวนาน จนกระทั่งกลุ่มธนายงได้เห็นโอกาสจากความขัดแย้งระหว่างกลุ่มทุนโดยรัฐกับกลุ่มทุนต่างชาติ โดยการร่วมมือกับกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นช่วงที่กลุ่มพรรคพลังธรรมเป็นผู้ว่ากรุงเทพมหานครติดต่อกันหลายสมัย และรวมถึงความร่วมมือกับกลุ่มทุนต่างชาติ ขอรับสัมปทานระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพและสามารถดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จได้ แม้จะประสบกับวิกฤตเศรษฐกิจที่ต้องเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการเพื่อปรับโครงสร้างโครงการนี้ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงเส้นทางและการก่อสร้างที่ล่าช้า ด้วยปฏิสัมพันธ์อันดีกับพลังการเมืองภายใน ทำให้สามารถใช้อำนาจรัฐแทรกแซงจนกระทั่งผลักดันโครงการได้สำเร็จ



รูปภาพ 40 กลุ่มทุนระบบรางที่มีบทบาทนำในปัจจุบัน

ปัจจุบันกลุ่มทุนระบบรางในไทยจึงประกอบไปกลุ่มทุนโดยรัฐและกลุ่มทุนเอกชนภายในจำนวน 5 กลุ่ม ประกอบด้วยกลุ่มทุนโดยรัฐ 3 กลุ่ม ได้แก่ 1. การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งให้บริการรถไฟทางไกลและ บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ที่ให้บริการเฉพาะรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ลงทุนงานก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน 3. กรุงเทพมหานครโดยบริษัทกรุงเทพมหานคร เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวและให้บริการเดินรถร่วมบางส่วน ส่วนกลุ่มทุนเอกชนภายในประกอบด้วย 1. กลุ่ม BTS รับสัมปทานทั้งงานก่อสร้างและงานเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวแบบเบ็ดเสร็จ มีปฏิสัมพันธ์อันดีกับกรุงเทพมหานคร และเมื่อสิ้นสุดสัญญารถไฟฟ้าจะกลายเป็นของกรุงเทพฯ 2. กลุ่ม BEM ซึ่งเป็นกลุ่มทุนเอกชนที่ลงทุนงานเดินรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน มีปฏิสัมพันธ์อันดีกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การนำของกลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐซึ่งเป็นเจ้าของเส้นทาง โดยมีกลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศเป็นผู้ร่วมลงทุนและให้บริการยังสอดคล้องกับแนวคิดม้าสามขาและทฤษฎีว่าด้วยการนำของรัฐในระบบราง (Theory of State Domination of Railways) ที่รัฐจะเป็นจะเป็นผู้ผูกขาดการใช้ความรุนแรงภายในขอบเขตของตนเอง อีกทั้งรัฐยังเป็นผู้กำหนดกฎเกณฑ์ในการสะสมทุน ซึ่งระบบรางถือเป็นกิจการที่มีความพิเศษ สามารถเป็นได้ทั้งเครื่องมือทางการเมืองและความเจริญทางเศรษฐกิจของรัฐ เมื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์กลุ่มทุนระบบรางในไทย พบว่า รัฐเป็นผู้ออกกฎระเบียบในการสะสมทุนจำนวนมาก แต่กลุ่มทุนโดยรัฐก็ไม่ได้เป็นผู้ผูกขาดหรือมีบทบาทนำในปัจจุบันแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งปัจจุบันมีกลุ่มทุนเอกชนถึงสองกลุ่มเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้า หากแต่กรรมสิทธิในการเพิกถอนสัมปทานนั้นอยู่ที่รัฐ

ในขณะที่แนวคิดม้าสามขา (Tripod Structure) ของ Suehiro Akira มีสมมติฐานว่ากลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศมีบทบาทนำในเศรษฐกิจไทย เนื่องจากการแทรกแซงทางเศรษฐกิจของอำนาจทางการเมืองภายในประเทศ นอกจากนี้สิทธิพลทางเศรษฐกิจของพลังภายนอกก็ยังมีส่วนในการช่วยให้เอกชนภายในมีบทบาทนำในเศรษฐกิจไทย แต่ผลจากการศึกษากลุ่มทุนระบบรางโค่นใช้กรอบแนวคิดของ Suehiro Akira พบว่า กลุ่มทุนเอกชนภายในสะสมทุนโดยการสร้างปฏิสัมพันธ์อันดีกับรัฐเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้สำเร็จ แต่ไม่ได้เป็นกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำในกิจการระบบรางเพียงกลุ่มเดียว

การสะสมทุนในระบบรางไทยของกลุ่มทุนที่มีบทบาทนำในปัจจุบัน กล่าวคือ กลุ่มทุนโดยรัฐและกลุ่มทุนเอกชนภายในประเทศ มีลักษณะพิเศษ 3 ประการ คือ

1. กลุ่มทุนระบบรางโดยรัฐไม่สามารถสะสมทุนในอดีตเพื่อนำมาลงทุนขยายเส้นทางใหม่ได้ ที่ผ่านมากลุ่มทุนโดยรัฐมีการขาดทุนสะสมยาวนาน ผนวกกับพึ่งพาเงินทุนจากงบประมาณรัฐบาลหรือเงินกู้ยืมจากต่างประเทศ ส่งผลให้กลุ่มทุนโดยรัฐมีความอ่อนแอ จนต้องเปิดโอกาสให้เอกชนมาร่วมทุนหรือรับสัมปทานการเดินรถในระบบขนส่งมวลชน และเมื่อสิ้นสุดสัมปทานอาจจะมี การทบทวนการให้สัมปทานใหม่ที่กลุ่มทุนโดยรัฐอาจจะตั้งบริษัทลูกแบบการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าร่วมประมูล

2. กลุ่มทุนเอกชนสะสมทุนได้มากกว่ากลุ่มทุนโดยรัฐ โดยการอาศัยประสบการณ์ทางธุรกิจและสร้างความร่วมมือกับฐานทางเศรษฐกิจภายในประเทศ เช่น กลุ่มทุนอสังหาริมทรัพย์ที่มีการสะสมที่ดินตามแนวเส้นทาง กลุ่มทุนก่อสร้าง กลุ่มทุนโดยรัฐที่ต้องเร่งให้มีการส่งมอบพื้นที่ และฐานทางการเงินที่มักพึ่งพาจากต่างประเทศ แต่ภายหลังจากที่มีการเปิดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยโดยการเปิดขายหุ้นกู้ นอกจากนี้กลุ่มทุนเอกชนยังได้ใช้ระบบรางในการสะสมทุนในแนวตั้ง โดยการตั้งบริษัทลูกประกอบธุรกิจอื่นที่นอกเหนือจากการเดินรถ รวมถึงมีการขยายทุนในแนวราบโดยการควบรวมกับธุรกิจหลักของผู้ถือหุ้นใหญ่ เพื่อให้บริษัทมีทุนที่มากขึ้นและเตรียมพร้อมสำหรับการลงทุนหรือประมูลสัมปทานระบบราง การควบรวมดังกล่าวยังมีลักษณะที่คล้ายกับการควบรวมธุรกิจรกร้างในกรุงเทพฯ ของกลุ่มทุนต่างชาติ เพียงแต่ในปัจจุบันเป็นการควบรวมของบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นใหญ่เป็นคนสัญชาติไทยและมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับรัฐ

3. การได้มาซึ่งสัมปทานระบบราง กลุ่มทุนสามารถสร้างปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐได้ใน 2 ระดับ คือ 1. สัมปทานผ่านการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แต่จะลงทุนได้เพียงงาน

เดินรถเป็นหลัก 2. สัมปทานผ่านองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งไม่ได้มีความสามารถในการระดมทุนมากนัก กลุ่มทุนสามารถสร้างปฏิสัมพันธ์ที่จะลงทุนได้ทั้งงานก่อสร้างและงานเดินรถ ไม่เพียงแต่โครงการรถไฟฟ้าที่กลุ่ม BTS เป็นผู้ลงทุนในกรุงเทพมหานครเท่านั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ก็สามารถที่จะพัฒนาแผนโครงการรถไฟฟ้าได้

การวิเคราะห์พัฒนาการของปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มทุนระบบรางในไทยที่มีหลากหลายกลุ่ม ตามกรอบแนวคิดของ Suehiro Akira ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ผลจากการศึกษาสามารถสรุปให้เห็นถึงพัฒนาการอย่างเป็นรูปธรรมได้ใน ตาราง 24 ดังนี้

ช่วงเวลา	กลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ	หน่วยงาน/บริษัท	ลักษณะของกลุ่มทุน	สัมปทานระบบราง	แหล่งเงินทุน	ปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐ
2398 - 2443	กลุ่มทุนต่างชาติ	บริษัท รถไฟปากน้ำ จำกัด	บริษัทต่างชาติ	รถไฟฟ้าเมืองกรุงเทพฯ-ปากน้ำ	ทุนส่วนตัว เปิดขายหุ้น และ ทุนราชสำนัก	ผู้รับสัมปทานเป็นข้าราชการต่างชาติของราชสำนักสยาม
		บริษัท บางกอกแตรมเวย์	บริษัทต่างชาติ	รถรางสายเจริญกรุง	ทุนเอกชน	
	กลุ่มทุนโดยรัฐ	กรมรถไฟสายเหนือ	กิจการของรัฐ	รถไฟกรุงเทพฯ-โคราช, กรุงเทพฯ-ลพบุรี	งบจากรัฐบาลและขายพันธบัตรรัฐบาล	เจ้ากรมรถไฟชาวเยอรมันมีความสัมพันธ์ที่ดีกับเสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ
กรมรถไฟสายใต้		กิจการของรัฐ	รถไฟกรุงเทพฯ-เพชรบุรี	กู้ยืมเงินจากอังกฤษ	-	
2443 - 2484	กลุ่มทุนต่างชาติ	Siam Electric Corporation	บริษัทจดทะเบียนทั้งในไทยและเดนมาร์ก	รถรางในกรุงเทพฯ	ระดมทุนจากการขายหุ้นในประเทศและในยุโรป	เป็นคู่แข่งกับรัฐโดยตรงในการผลิตกระแสไฟ
		บริษัท รถไฟปากน้ำ จำกัด	บริษัทต่างชาติ	รถไฟฟ้าเมือง	เปิดขายหุ้นในกรุงเทพฯ	มีปฏิสัมพันธ์อันดีกับราชสำนัก

ช่วงเวลา	กลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ	หน่วยงาน/บริษัท	ลักษณะของกลุ่มทุน	สัมปทานระบบราง	แหล่งเงินทุน	ปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐ
				กรุงเทพ-ปากน้ำ		
		บริษัท รถไฟแม่กลอง จำกัด	บริษัทต่างชาติ	รถไฟสายมหาชัยและรถไฟสายแม่กลอง	ระดมทุนจากการขายหุ้นในประเทศและในยุโรป	มีปฏิสัมพันธ์อันดีกับราชสำนัก
	กลุ่มทุนโดยรัฐ	กรมรถไฟหลวง	กิจการของรัฐ	รถไฟระยะไกลทั่วประเทศ	กู้ยืมเงินจากอังกฤษ	เจ้ากรรมรถไฟเป็นเชื้อพระวงศ์ชั้นสูง
	กลุ่มทุนขุนนาง*	บริษัท รถมรางสยาม	บริษัทจดทะเบียนในสยาม	รถรางสายดุสิต	ทุนส่วนตัว	ผู้รับสัมปทานเป็นพระญาติกับพระเจ้าแผ่นดิน
2484 - 2515	กลุ่มทุนโดยรัฐ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ	รถไฟทั่วประเทศ	Worldbank KfW JEXIM	ถูกรัฐยกเลิกเส้นทางระบบรางจำนวนมาก
2515 - 2536	กลุ่มทุนโดยรัฐ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ	รถไฟทั่วประเทศ	งบประมาณจากรัฐ และการขายพันธบัตร	รัฐต้องการให้ขยายเส้นทางรถไฟไปยังเขตอุตสาหกรรม
		การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ	ให้สัมปทานรถไฟพิเศษ	งบประมาณจากรัฐ	มีปฏิสัมพันธ์อันดีเนื่องจากรัฐบาลสนับสนุนการก่อสร้างถนน
	กลุ่มทุนต่างชาติ*	Lavalin	บริษัทข้ามชาติ	รถไฟฟ้าในเมือง 3 สาย	ระดมทุนจากต่างประเทศ	ขัดแย้งกับรัฐเนื่องจากไม่สามารถระดมทุนได้
Hopewell		บริษัทข้ามชาติ	รถไฟชานเมือง 3 สาย	ระดมทุนจากต่างประเทศ	ขัดแย้งกับรัฐเนื่องจากการก่อสร้างล่าช้า	

ช่วงเวลา	กลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ	หน่วยงาน/บริษัท	ลักษณะของกลุ่มทุน	สัมปทานระบบราง	แหล่งเงินทุน	ปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐ
2536 - 2558	กลุ่มทุนโดยรัฐ	การรถไฟแห่งประเทศไทย และ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.	รัฐวิสาหกิจ และบริษัท ลูก	รถไฟ ระยะไกล ทั่วประเทศ และ รถไฟฟ้าทำ อากาศยาน สุวรรณภูมิ	งบประมาณจากรัฐ และการขาย พันธบัตร	รัฐต้องการยุบเลิก บริษัทลูก เนื่องจากขาดทุน สะสม
		การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	รัฐวิสาหกิจ ที่ไม่ได้เดิน รถไฟฟ้า โดยตรง	ลงทุนงาน ก่อสร้าง และ จัดหาผู้รับ สัมปทาน	ขาย พันธบัตร และ เงินกู้จาก JBIC	เป็นหัวเรือในการ ผลักดันโครงการ รถไฟฟ้าตามแผน แม่บท 10 เส้นทาง
		กรุงเทพมหานคร และ บริษัท กรุงเทพธนาคม	วิสาหกิจ ขององค์กร ปกครอง ส่วน ท้องถิ่น	ให้สัมปทาน รถไฟฟ้า สายสีเขียว และ ให้บริการ ช่วงส่วนต่อ ขยาย	งบประมาณ ของ กทม.	เป็นคู่แข่งกับรัฐใน การอนุมัติ สัมปทานรถไฟฟ้า
	กลุ่มทุนเอกชนภายใน	บริษัท BTS	Holding Company	สัมปทาน เบ็ดเสร็จ รถไฟฟ้า สายสีเขียว และรับเดิน รถให้กับ ส่วนต่อ ขยายของ กทม.	แหล่งเงินทุน ภายในและ ต่างประเทศ	มีปฏิสัมพันธ์อันดี กับ กรุงเทพมหานคร และได้รับสิทธิ พิเศษด้านการ ลงทุนจากรัฐ
		บริษัท BEM	Holding Company	สัมปทาน งานระบบ รางและการ เดิน	แหล่งเงินทุน ภายในและ ตลาด หลักทรัพย์	มีปฏิสัมพันธ์อันดี กับ รฟม. และได้รับ

ช่วงเวลา	กลุ่มทุนที่มีบทบาทนำ	หน่วยงาน/บริษัท	ลักษณะของกลุ่มทุน	สัมปทานระบบราง	แหล่งเงินทุน	ปฏิสัมพันธ์กับอำนาจรัฐ
				รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		สิทธิพิเศษด้านการลงทุนจากรัฐ

ตาราง 28 ตารางแสดงพัฒนาของกลุ่มทุนระบบรางในไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

* เป็นกลุ่มทุนที่ได้รับสัมปทาน แต่ไม่ประสบความสำเร็จในการมีบทบาทนำ



รายการอ้างอิง

- . *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser (Weekly)*, 22 September 1891, 177.
- . *The Straits Times*, 12 April 1900, 2.
- "Bangkok Tramway Changes?". *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*, 25 June 1936 1936, 1.
- Biggar, E. B. *Government Ownership V. Private Ownership of Railways in Canada*, CIHM/ICMH Microfiche series = CIHM/ICMH collection de microfiches no. 80644. [Toronto: s.n.,, 1917. microform, 1 microfiche (22 fr.).
- Birmingham, Birmingham Images @ The Library of. "Captain Alfred John Loftus " <https://www.search.birminghamimages.org.uk/Details.aspx?&ResourceID=3306&SearchType=2&ThemeID=65>.
- Breakspeare, Arnold Wright and Oliver T. *Twentieth Century Impressions of Siam: Its History, People, Commerce, Industries, and Resources*. London: Lloyds Greater Britain Publishing, 1908.
- Collins, Randall. "Weber's Last Theory of Capitalism: A Systematization." *American Sociological Review* 45, no. December 1980 (1980).
- Deane, Phyllis. *The First Industrial Revolution*. Cambridge [Eng]: University Press, 1965.
- Dick van der Spek, Wisarut Bholsithi and Wally Higgins. *Bangkok Tramways Eighty Years 1888-1968*. Bangkok: (White Lotus, 2015).
- Economist, The. "1898 and All That-a Brief History of Hong Kong." <https://www.economist.com/node/91779>
- Emerging Asia Capital Partners. "Case Study: Bts Skytrain." <http://www.eacp.asia/BTS.php>
- Forbes. "Keeree Kanjanapas Profile." <https://www.forbes.com/profile/keeree-kanjanapas/>
- Forbes, D.K. *Asian Metropolis: Urbanisation and the Southeast Asian City*. Oxford University Press, 1996.

- Hobsbawm, E. J. *Industry and Empire : From 1750 to the Present Day*. The Pelican Economic History of Britain. [Harmondsworth, Eng.]: Penguin Books, 1969.
- International Bank for Reconstruction and Development, 1961. . " Appraisal of the Six-Year Investment Program 1961-66 of the State Railway of Thailand." 1961.
- Kakizaki, I. *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*. White Lotus Press, 2012.
- . *Trams, Buses, and Rails: The History of Urban Transport in Bangkok, 1886-2010*. Silkworm Books, 2014.
- Kostal, R. W. *Law and English Railway Capitalism, 1825-1875*. Oxford: Oxford University Press, 1994.
- Laws, B. *Fifty Railways That Changed the Course of History*. David & Charles, 2013.
- Lindblad, J. Thomas. *Foreign Investment in Southeast Asia in the Twentieth Century*. New York: Palgrave, 1998.
- Loftus, Alfred John. *Notes of Journey across the Isthmus of Kra* Singapore: Strait Times, 1883.
- Maconochie, D.J., Schulz C. and Tachavichitpaisarn S. . "Urban Ground Engineering: Some Geotechnical Aspects of Design of the Initial System Project in Bangkok." Paper presented at the the international conference organized by the Institution of Civil Engineers, Hong Kong, 11-12 November 1998 1998.
- Mallet, Victor. "Anglo-French Group to Enter Negotiations to Build \$1bn Rail Network in Bangkok." *Financial Times*, 5 March 1994 1994, 4.
- Martin, Susan M. *The up Saga*. Copenhagen: NIAS Press, 2003.
- McCargo, D. *Chamlong Srimuang and the New Thai Politics*. London: Hurst & Co., 1997.
- MTR Corporation. "Railway Network." <https://www.mtr.com.hk/en/corporate/operations>
- Nownes, Anthony J. *Interest Groups in American Politics: Pressure and Power*. New York: Routledge, 2013.
- "Port of Bangkok. New Site on East Bank of River." *The Straits Times*, August 20, 1935 1935, 4.
- Povatong, Pirasri. "Building Siwilai: Transformation of Architecture and Architectural Practice in Siam During the Reign of Rama V, 1868-1910." PhD Dissertation in Architecture, the University of Michigan, 2011.

- Publication, USA International Business. *Thailand Transportation Policy and Regulations Handbook: Strategic and Practical Information*. Vol. 1, Washington DC: : Global Investment Center, USA.
- "Rescue Attempt." *The Canberra Times* 5 Apr 1990, 18.
- RYT9. "กิจกรรมระดมทุน 'อภีร์ยักษ์กับกรุงเทพฯ 360 องศา' พร้อมประกาศนโยบาย 5 ข้อเพื่อพัฒนา กทม." <https://www.ryt9.com/s/ryt9/137381>
- SCB Thailand. "Eic Conference 2016 [Part5/7]." Youtube, <https://www.youtube.com/watch?v=TEAGvBjbHuM&t=172s>
- Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey : The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkeley, Calif.: University of California Press, 1986.
- Simon, Herbert A. "Birth of an Organization: The Economic Cooperation Administration." *Public Administration Review* 13, no. 4 (Autumn, 1953 1953).
- Sith Lord Pack. "ก่อนจะมาเป็น Bts ตำนานหุ้น “ Turnaround”." <https://www.stock2morrow.com/discuss/room/1/topic/7003>
- Smith, A. *The Wealth of Nations*. Bantam Classic, 2003.
- Stelux International Holding. "Corporate Profile." <http://www.stelux.com/eng/ir/profile.php>
- Suehiro, A. *Capital Accumulation in Thailand, 1855-1985*. Silkworms Books, 1996.
- Tarling, Nicholas. "Rice and Reconciliation: The Thai-Anglo Peace Negotiations of 1945." *Journal of Siam Society* 2, no. 66 (1978).
- "Thai Delay Skytrain Decision Again." *The Canberra Times*, 13 Sep 1989 1989, 26.
- Ucity. "โครงสร้างกลุ่มบริษัท." <http://www.ucity.co.th/th/about-us/group-structure>
- Vance, James E. *Capturing the Horizon: The Historical Geography of Transportation since the Transportation Revolution of the Sixteenth Century*. HarperCollins Publishers, 1986.
- View, A Siamese Correspondent's. "France and Siam: Communication About to Be Extended." *The Straits Times*, 30 June 1911 1911, 2.
- Wannamethee, Peter Sek. "Anglo-Siamese Economic Relations: British Trade,Capital and Enterprise in Siam,1856-1914." PhD Dissertation, LSE, University of London, 1990.

- Weidenbaum, Murray. "The Chinese Family Business Enterprise." *CALIFORNIA MANAGEMENT REVIEW* 38 (1996): 8.
- Whitt, J. Allen. *Urban Elites and Mass Transportation : The Dialectics of Power*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1982.
- Williamson, W. J. F. "Finance." In *Twentieth Century Impressions of Siam: Its History, People, Commerce, Industries, and Resources*, edited by Arnold Wright, 112. London: Lloyd's Greater Britain Publishing, 1908.
- WorldBank. "Loan Agreement (Railways Project) between Kingdom of Thailand and International Bank for Reconstruction and Development." 1950.
- . "Loan Agreement (Second Railways Project) between International Bank for Reconstruction and Development and the State Railway of Thailand." 1955.
- Wright, John R. *Interest Groups & Congress: Lobbying, Contributions and Influence*. Needham Heights MA: Allyn & Bacon, 1995.
- เกาะกระตาดรีสอร์ท. "เรื่องราวของเกาะกระตาดรีสอร์ท." <http://www.kohkradadresorts.com/about%20us.html>
- เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ: กรมการฝึกหัดครู, 2520.
- เจมส์ ซี อินแกรม. การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850-1970. กรุงเทพฯ: มุลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2552.
- เสกสรร โกศรี. "รัฐไทยกับพลวัตการก่อตัวของเส้นเขตแดนตามแนวคิดรัฐสมัยใหม่หลังเหตุการณ์ ร.ศ.112." *วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการจัดการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 2557.
- เอนก เหล่าธรรมทัศน์. มองเศรษฐกิจการเมืองไทยผ่านการเคลื่อนไหวของสมาคมธุรกิจ. Translated by สายทิพย์ สุคติพันธ์. ปทุมธานี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรังสิต, 2557.
- โยชีกาว่า โทชิฮารุ. ทางรถไฟสายไทย-พม่าในสมัยสงครามมหาเอเชียบูรพา. Translated by อาทร พึ่งธรรมสาร และคนอื่นๆ. กรุงเทพฯ: อมรินทร์, 2538.
- ไกรยุทธ ธีรตยาคีนันท์. การพัฒนา การเมือง และสังคม. กรุงเทพฯ: บุญศิริการพิมพ์, 2545.
- ไกรฤกษ์ นานา. ไขปริศนาประเด็นอำนาจในประวัติศาสตร์ไทย. กรุงเทพฯ: มติชน, 2558.
- ไทยพับลิก้า. "30 ปี โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด: การพัฒนาที่ยั่งยืน?" <https://thaipublica.org/2012/11/30-years-eastern-seaboard-development/>
- กรมรถไฟ. งานฉลองรถไฟหลวงครบ 50 ปี. 2490.

- กรรณิการ สารทปฐง. "รัชกาลที่ 5 กับฮอลันดาและชาว: การเสด็จประพาส (สิงคโปร์) เบตาเวีย และ
 สมารังในปี 1871 และการพิสูจน "ตัวตน" ของสยามในฐานะรัฐเอกราช." In รัชกาลที่ 5:
 สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป, edited by ชาญวิทย์ เกษตรศิริ และ อรอนงค์ ทิพย์พิมล.
 กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำราสังคศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547.
- กรุงเทพธุรกิจ. "ศึกชิง...รถไฟฟ้าสายสีเขียว สนข. Vs กทม. เพื่อใคร." กรุงเทพธุรกิจ, 31 ตุลาคม
 2552 2552.
- กรุงเทพมหานคร. "สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. ระหว่าง กรุงเทพมหานคร กับ บริษัท
 ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด." 2535.
- กฤษ อินทรโกเศศ. "นโยบายการแก้ไขปัญหาจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
 ในเขตกรุงเทพมหานคร." วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัย
 รามคำแหง, 2538, 2538.
- การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย. แสงแห่งสยาม. 1 ed. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พรินติ้งแอนด์พับลิช
 ชิง, 2553.
- . "ประวัติกิจการไฟฟ้าไทย." http://www.egat.co.th/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=152.
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. "เกี่ยวกับ กทพ. ." <http://new.exat.co.th/index.php/th/about-exat/ประวัติ-กทพ.html>
- . รายงานประจำปี 2516 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น
 กรมการปกครอง, 2517.
- . รายงานประจำปี 2517 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น
 กรมการปกครอง, 2518.
- . รายงานประจำปี 2519 กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2520.
- . รายงานประจำปี 2521. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2522.
- . รายงานประจำปี 2523. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น กรมการปกครอง, 2524.
- . รายงานประจำปี 2524 ม.ป.ท.2525.
- . รายงานประจำปี 2526. ม.ป.ท.2527.
- . รายงานประจำปี 2527. ม.ป.ท.2528.
- . รายงานประจำปี 2528 ม.ป.ท.2529.
- . รายงานประจำปี 2531. ม.ป.ท.2532.
- . รายงานประจำปี 2532. ม.ป.ท.2533.

- . รายงานประจำปี 2533. ม.ป.ท.2534.
- . รายงานประจำปี 2534. ม.ป.ท.2535.
- . รายงานประจำปี 2535. ม.ป.ท.2536.
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2530. ม.ป.ท.2531.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. "ประกาศรถไฟ เฉพาะเจ้าหน้าที่รถไฟเท่านั้น "พิธีมอบกิจการรถไฟแก่ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย". 2494.
- . "ประวัติศาสตร์รถไฟแห่งประเทศไทย." <http://www.railway.co.th/main/profile/history.html>
- . รายงานประจำปี 2500 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟฯ, 2501.
- . รายงานประจำปี 2502 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟฯ, 2503.
- . รายงานประจำปี 2516 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. ม.ป.ท.2517.
- . รายงานประจำปี 2525 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. ม.ป.ท.2526.
- . รายงานประจำปี 2527. กรุงเทพฯ: : แอปปีเนสแอดเวอร์ไทซิง, 2528.
- . รายงานประจำปี 2529 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: แครเรีย คอมมิวนิเคชั่น, 2530.
- . รายงานประจำปี 2530 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: แครเรีย คอมมิวนิเคชั่น, 2531.
- . รายงานประจำปี 2532 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ทริติการพิมพ์, 2533.
- . รายงานประจำปี 2534 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ด้านสุทธาการพิมพ์, 2535.
- . รายงานประจำปี 2535 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ฉลองรัตน, 2536.
- การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2547.
- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี 2552 กรุงเทพฯ: รักดีครีเอท, 2552.
- กุลลดา เกษบุญชู. "ธนาคารโลกกับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย." วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.
- คริส เบเคอร์ และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย. กรุงเทพฯ: มติชน, 2557.

- จักพงษ์ วรรณชัย. "การวิเคราะห์อุตสาหกรรมการให้บริการซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า." งานวิจัย
หลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.
- จุมพล หนิมพานิช. กลุ่มผลประโยชน์กับการเมืองไทย: แนวเก่า แนวใหม่ และกรณีศึกษา. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2552.
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา. ประวัติศาสตร์การปฏิวัติอุตสาหกรรมเปรียบเทียบ [in ไทย]. กรุงเทพฯ:
สร้างสรรค์, 2549.
- ชญานิจน์ ดาศรี และ Ron Gluckman. "ย้อนรอย ศิริ กาญจนพาสน์ ขับเคลื่อนมั่งกรสยามเชื่อมมหา
นคร." *Forbes Thailand*, 2560.
- ชมพูนุช นาศิริรักษ์. "บทบาทของที่ปรึกษาชาวต่างประเทศในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว พ.ศ. 2411-2453." วิทยานิพนธ์หลักสูตรอักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชา
ภูมิศาสตร์-ประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2513.
- ชลลดา วัฒนศิริ. "พระคลังข้างที่กับการลงทุนธุรกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-2475." วิทยานิพนธ์
อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2529.
- ชัยณรงค์ พันธุ์ประชา. "การสร้างทางรถไฟสายมรณะ: ผลกระทบต่อภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย."
วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2530.
- ชัยนิมิตร นวรัตน์. ประวัติศาสตร์มีชีวิต 2 ริชลิว: นักธุรกิจข้ามชาติในมาดนายพลเรือสยาม.
กรุงเทพฯ: อักษรโสภณ, 2558.
- ฐานเศรษฐกิจ. "ปีที่เอสกรู๊ป จากอสังหาฯ สู่อุตสาหกรรมไฟฟ้า (2)." ฐานเศรษฐกิจ, 21 พฤศจิกายน 2555
2555.
- ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ. กลุ่มทุนนิยมผูกขาดในประเทศไทย. กรุงเทพฯ ปุณณ, 2519.
- ณัฐจักร ปัทมสิงห์ ณ อยุธยา. สภาพทางกฎหมายกรณีข้อพิพาทในสัญญาโครงการระบบขนส่งทาง
รถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร และการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่ง
ประเทศไทย (โครงการโฮปเวลล์) กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2548.
- ณัฐวุฒิ ปรีทยานิตย์. เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5 กรุงเทพฯ:
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2560.
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. การเดินทางแห่งชีวิต: 30 ปี ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.
กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2548.

- นพพันธ์ วรรณเทพสกุล. "ก่อสร้างการเมือง การเมืองก่อสร้าง." In การต่อสู้ของทุนไทย: การเมืองวัฒนธรรม เพื่อความอยู่รอด เล่ม 2, edited by ผาสุก พงษ์ไพจิตร, 280-357. กรุงเทพฯ มติชน, 2549.
- บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด. "เกี่ยวกับเรา." <https://rabbitfinance.com/about-us>
 ———. "เกี่ยวกับบริษัท." <https://rabbit.co.th/about-rabbit>
- บริษัท ธานาคอม จำกัด. "ประวัติบริษัท." http://www.thanakom.co.th/thanakom/about_us.html
- บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน). "ประวัติและพัฒนาการ 2532." http://www.tollway.co.th/th/about_us/company_milestone
- บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด. รายงานประจำปี 2555/56 กรุงเทพฯ: บุฟเฟต์เฟมัส, 2556.
 ———. รายงานประจำปี 2558/59. กรุงเทพฯ: บุฟเฟต์เฟมัส, 2559.
- บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน). "ความเป็นมาของบริษัท." http://www.btsgroup.co.th/th/about_us_history.php.
- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน). แบบ 56-1 ปี 2557/58 Vol. 1, ม.ป.ท.2558.
 ———. ราววิวัฒนาการเมือง: การขนส่งระบบรางเพื่อคุณภาพชีวิตของชาวกรุงเทพฯ. กรุงเทพฯ: ดาวฤกษ์, 2551.
- บริษัทโฮปเวลล์. ประสบการณ์ในประเทศไทยบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด 2534-2541. ม.ป.ท.ม.ป.พ.
- บุญสม เกษะประดิษฐ์. "นโยบายของรัฐในการพัฒนาตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ศึกษากรณี: พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ปี 2535." สารนิพนธ์หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.
- ประสงค์ชัย เศรษฐสุรวินธุ์. "การเข้าสู่วาระนโยบายระบบขนส่งทางรางในประเทศไทย: กรณีศึกษาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงโดยใช้ตัวแบบของคิงด็อน." วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการจัดการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557.
- ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์. เศรษฐศาสตร์การเมืองและทฤษฎีสังคมวิพากษ์. สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2557.
- ปิยนถ บุนนาค. "รายงานผลการวิจัย เรื่อง การวางรากฐานการคมนาคมในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว." 2518.
- ผู้จัดการ. "โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ยืดเยื้อ ธนาฯเร่งสัญญาวันพิธีการเมือง." นิตยสารผู้จัดการ, กุมภาพันธ์ 2535 2535.

- . "ธนายงสุขุบลไฟฟ้า Bts “คีรี” เปิดเกมขึ้นเบอร์ 2 อสังหาฯ." ผู้จัดการ 360 รายสัปดาห์ 1 เมษายน 2553 2553.
- . "พันธบัตร 900 ล้านบาทของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร." ผู้จัดการ, มกราคม 2540 2540.
- พรรณณี บัวเล็ก. การศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย: บทสำรวจสถานะความรู้ สยามปริทัศน์: กรุงเทพฯ, 2555.
- พฤทธิสถาน ชุมพล. ระบบการเมือง: ความรู้เบื้องต้น. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2556.
- พัชรี สีโรรส. "การเมืองว่าด้วยการลงทุนของญี่ปุ่นและการกำหนดนโยบาย : วิเคราะห์อุตสาหกรรม การประกอบรถยนต์ในประเทศไทย." In พลวัตนโยบายสาธารณะจากรัฐ เอกชน ผู้ ประชาชน. กรุงเทพฯ: คบไฟ, 2557.
- พิริยา พิทยาวิวัฒน์ชัย. "สถาปัตยกรรมของโยอาคิม กราซีในสยาม." วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหา บัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม ภาควิชาศิลปะสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2554.
- ยอดยิ่ง รักสัตรู. "การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจในภาคเหนือของประเทศไทยกับกฎ เงี้ยว พ.ศ. 2445." วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต วิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.
- ยิ่งศักดิ์ อิศรเสนา. พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราช พระราชทานเจ้าพระยาวรวงศ์ไพบูลย์ และ ประวัติเจ้าคุณพ่อ. 2526.
- ยูจิ มิซูกามิ. "การอภิปรายในรัฐสภาญี่ปุ่น เรื่อง การแก้ไขปัญหาเงินเยนพิเศษระหว่างไทย-ญี่ปุ่น." วารสารเครือข่ายญี่ปุ่นศึกษา 3, no. 1 (2556).
- รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. "วิกฤติการณ์เงินคังคัง 2523-2525 และบทเรียนทางการคลัง." วารสารพัฒ นบริหารศาสตร์ 24, no. 3 (2527): 313.
- รัตพงษ์ สอนสุภาพ. "ทุนขุนนางไทย (พ.ศ. 2500-2516)." จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ราชกิจจานุเบกษา. "การเปิดรถไฟเพชรบุรี." 188, 2446.
- . "การเปิดรถไฟสายเหนือ." 714, 2448.
- . "ข่าวเสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดถรางไทยทุนจำกัด." 611-13, 2448.
- . "คำมิสเตอร์ เบทเก เจ้ากรมรถไฟ อ่านกราบถวายบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระ เจ้าอยู่หัวแลสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ." 16-17, 2439.
- . "ประกาศเซอร์เวทิงรถไฟ." 14, 2431.
- . "ประกาศเพิ่มเติมขยายเขตที่ดินสร้างโรงงานใหม่ในทางรถไฟสายตัวนอก." 1203, 2449.

- . "ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกู้เงินเพื่อโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่." 2506.
- . "ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกู้เงินจากธนาคารเอ็กซ์พอร์ต-อิมพอร์ตแห่งญี่ปุ่นและกลุ่มธนาคารพาณิชย์ญี่ปุ่น เพื่อการจัดซื้อตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย." 2.
- . "ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดให้ทางสายพระโขนง-หัวลำโพง-บางซื่อ สายวงเวียนใหญ่-สารธร-ลาดพร้าว และสายดาวคะนอง-สะพานพุทธยอดฟ้า-มักกะสัน เป็นทางพิเศษที่จะสร้าง." 12, 2525.
- . "ประกาศการสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา." 2433.
- . "ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58." 2515.
- . "ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290." 76-100.
- . "ประกาศพระราชกฤษฎีกาขยายกำหนดเขตที่ดินหวงห้ามเพื่อสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากขอนแก่นไปยังจังหวัดหนองคายและนครพนม." 9-10.
- . "ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทธรรางไทยทุนจำกัด." 5, 2447.
- . "ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทธรรางพระพุทธบาททุนจำกัด." 410-14, 2444.
- . "ประกาศอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด." 423-26, 2448.
- . "พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตเวนคืนที่ดินในท้องที่อำเภอตลิ่งชัน อำเภอภาษีเจริญ อำเภอหนองแขม และอำเภอบางขุนเทียน จังหวัดธนบุรี พ.ศ. 2511." 1-4, 2511.
- . "พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนในท้องที่อำเภอบางกะปิ จังหวัดพระนคร พ.ศ.2506." 719-21.
- . "พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อสร้างทางรถไฟสายเลียบลำน้ำป่าสัก พุทธศักราช 2487."
- . "พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535." 1-3, 2535.
- . "พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ พุทธศักราช 2478." 44-46.
- . "พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464." 124, 2464.
- . "พระราชบัญญัติบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528." 41-47.
- . "พระราชหัตถเลขา พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาบุรุษรัตนราชพัทธ์จัดการเงินกู้ต่างประเทศ." 507-08, 2464.
- . "พระราชหัตถเลขา พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาประภากรวงศ์จัดการเงินกู้ต่างประเทศ." 302-03, 2466.

- . "รายงานการเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา." 2443.
- . "รายงานการจัดสร้างทางรถไฟเพื่อชเรบุรี." 2446.
- . "รายงานสร้างทางรถไฟสายเหนือ." 714-17, 2448.
- . "หนังสือกำหนดอำนาจสำหรับบริษัทรถไฟปากน้ำทูนจำกัด." 75-77, 2453.
- . "หนังสือกำหนดอำนาจสำหรับบริษัทรถไฟปากน้ำทูนจำกัด." 75-77, 2453.
- วรวิฑูมิ จำลองนาค. "ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับกลุ่มทุนผูกขาดในบริบทเศรษฐกิจการเมืองไทย ",
วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2548.
- วารุณี โอสธามย์. "รัชกาลที่ 5 กับบริษัทรถไฟ/อินเดียน: พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
เสด็จประพาสบริษัทรถไฟ-อินเดียน พ.ศ. 2415." In รัชกาลที่ 5: สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป,
edited by ชาญวิทย์ เกษตรศิริ และ อรอนงค์ ทิพย์พิมล. กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำรา
สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547.
- วิภัส เลิศรัตนรังษี. "การปฏิวัติคณาภิบาลการรวมศูนย์อำนาจของรัฐในสยาม พ.ศ. 2435-2475."
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2558.
- วิภารัตน์ ดีอ่อน. "พัฒนาการของกิจการไฟฟ้าในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2427-2488."
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.
- วีระยุทธ ปีสาลี. กรุงเทพฯยามราตรี กรุงเทพฯ: มติชน, 2557.
- คันสนัย เกื้อนศิริ. "การแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ระหว่างรัฐและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น : ศึกษา
กรณีการจัดทำบริการสาธารณะในเรื่องการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ในกรุงเทพมหานคร."
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.
- ศิลปวัฒนธรรม. "'ตัวการ' ที่ทำให้ไทยยกเลิกโครงการชุดคอคอดกระ ข้อมูลใหม่สมัยรัชกาลที่ 5."
https://www.silpa-mag.com/club/art-and-culture/article_7580.
- สมใจ ไพบโรจน์ธีระรัชต์. "บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศ
ไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎ
เกล้าเจ้าอยู่หัว." วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิต
วิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2517.
- สมบัติ สุขุมาลัย. เจาะลึกไฟฟ้าไทย เล่ม 1 (ช่วงแรกเริ่ม-รัชกาลที่ 5). กรุงเทพฯ: คณะรัฐมนตรีและ
ราชกิจจานุเบกษา, 2556.

- สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย. "มา รู้จักกับการลงทุนในหุ้นกู้." <http://www.thaibma.or.th/pdf/publication/BondInvestment.pdf>.
- สยามบรรณาคม. "หนังสือสัญญาอนุญาตให้ก่อสร้างทางแลเดินรถไฟสายบางบัวทอง พ.ศ. 2465." http://www.digitalrarebook.com/index.php?lay=show&ac=cat_show_pro_detail&pid=65596
- . "หนังสือสัมปทานขยายและต่อเติมทางเพื่อทำการเดินรถไฟสายบางบัวทอง พ.ศ. 2473." http://www.digitalrarebook.com/index.php?lay=show&ac=cat_show_pro_detail&pid=65596
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. "ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี โครงการระบบขนส่งทางรถไฟยกระดับในกรุงเทพมหานคร (โฮปเวลล์)." ม.ป.ท., 2554.
- . "ประมวลข้อมูลมติคณะรัฐมนตรีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ." ม.ป.ท., 2555.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. "พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494." <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A133/%A133-20-9999-update.pdf>.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. "การพิจารณาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาด้านต่างๆ." 2540.
- . การศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง (ประเทศไทย) รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 สรุปสำหรับผู้บริหาร. ม.ป.ท.2537.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองจอก-ระยอง การศึกษาเพื่อให้เอกชนลงทุนร่วมตาม พ.ร.บ. ม.ป.ท.2539.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. "ประกาศที่ 46/2534 แนวทางการพิจารณาเงื่อนไขหรือลดหย่อนภาษีอากรสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์." http://www.boi.go.th/newboi/thai/download/law_regulations/521/por46_2534.pdf
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง. "รายงานติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบราง." http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/Public/2560/04-April/MoniterRailMarch2559.pdf
- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. " กค.0301.1.16/13 เอกสารกระทรวงการคลัง เรื่อง Board of Railway Commissioners."
- . "กต5.2/8 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง หลวงสุริยานุวัตรสงสัยว่านายเบทเก เจ้ากรมรถไฟจะเกี่ยวข้องกับบริษัทกรุปป์ [พ.ศ.2433-2433]." 2433.

- . "กต5.2/9 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายลาร์สัน (Mr. Per. Larson) ขอประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2433-2433]." 2433.
- . "กต5.2/14 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง แบงก์เวราครุซ (the Bank of Vera Cruz Ltd.) ขอรับสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]." 2434.
- . "กต5.2/19 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง บริษัทเกลมินสันแอนด์ซันขอยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ.2434]." 2434.
- . "กต5.2/20 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ตรวจสอบหลักฐานของบริษัทเยอรมัน 4 แห่งที่ยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]." 2434.
- . "กต5.3/1 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง สัญญารถไฟปากน้ำระหว่างรัฐบาลสยามและพระนิเทศชลธี และ พระยาชลยุทธโยธิน." 2429.
- . "กต5.3/2 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง สัญญาบริษัทรถไฟปากน้ำ." 2429.
- . "กต5.3/4 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง หนังสือเรื่อง Articles of Association of the Paknam Railway Company, Ltd.", 2434.
- . "กต 5.5/2. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ถวายรายงานการตรวจทางรถไฟแหลมมลายูของนายกิตตินส์ [พ.ศ. 2449]." 2449.
- . "กต 5.5/4, 10. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง กู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายาเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ตอนที่ 1 [พ.ศ. 2453-2454]." 2454.
- . "กต.5.2/65 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง เปิดทางรถไฟระหว่างกรุงเทพ-กรุงเทพฯ ก่อนกำหนดสัญญา [พ.ศ.2437]." 2437.
- . "กต.5.4/1 ปี1/2 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายเวสเดนโฮลซ์ขอสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี [2435-2437] ", 2437.
- . "กต.5.10/1 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง พระยามหาโยธา (Capt. Loftus) และพระยาชลยุทธโยธิน (Capt De Richelieu) ขอทำทางรถไฟแยกจากปากน้ำไปปราจีนบุรี [พ.ศ. 2431-2431]." 2431.
- . "กต.5.10/2 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายกราซซี (Mr.J.Grassi) ขอทำทางรถไฟจากจันทบุรีถึงพระตะบอง [พ.ศ. 2432-2434]." 2434.
- . "กต.5.10/5 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายคลาร์ค (Mr.Frederic L. Clarke) ขอทำทางรถไฟจากกรุงเทพ-พระตะบอง [พ.ศ. 2435-2435]." 2435.
- . "กต.5.10/6 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายแอนเดอร์สัน (Mr.H.N. Anderson) ขอทำทางรถไฟจากกรุงเทพ-พระตะบอง [พ.ศ. 2432-2434]." 2434.

- . "กต.5.10/9. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายนิวแมน (Mr.W.H.Newman) และ บริษัทคลาร์ค (Messrs Clarke and Co.) ขอทำทางรถไฟสายเหนือ [พ.ศ. 2441-2441]." 2441.
- . "กต. 5.2/54 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ข้อพิพาทระหว่างกรมรถไฟกับบริษัท แคมป์เบลล์ผู้รับเหมาสร้างทางรถไฟ [พ.ศ.2436]." 2436.
- . "กต. 5.5/3, เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง ความเห็นในการที่จะสร้างทางรถไฟสายใต้ [พ.ศ.2452]." 2452.
- . "กต. 5.5/9. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง รัฐบาลสยามตกลงจะต่อทางรถไฟสายใต้ ทางเมืองกลันตันและขอกู้เงินอังกฤษเพิ่มขึ้นอีก ตอนที่ 2 [พ.ศ. 2456-2458]." 2458.
- . "กต. 5.5/13. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง สร้างรถไฟสายใต้ต่อแหลมมลายูและขอเงินกู้สหพันธรัฐมลายาเพิ่มขึ้นอีก [พ.ศ. 2456]." 2456.
- . "คค0202.9.10/1 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การกู้เงินสำหรับสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2503]." 2503.
- . "คค0202.9.10/3 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การสอบราคาค่าธรรมเนียมและค่าบริการ Consulting Service สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ระหว่างลำสนธิ-ลำคันทรา [พ.ศ. 2506] ", 2506.
- . "คค0202.9.10/4. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2506]." 2506.
- . "คค0202.9.10/7 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง บันทึกการรับซองและเปิดซองประกวดราคา [พ.ศ. 2507]." 2507.
- . "คค0202.9.10/8 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]." 2507.
- . "คค0202.9.10/16 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ระเบียบวาระประชุมคณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการก่อสร้างทางรถไฟ สายแก่งคอย-บัวใหญ่ ครั้งที่ 1/2508 [พ.ศ. 2508]." 2508.
- . "คค.0202.9.6/58 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง รายละเอียดประกอบโครงการลงทุนของการรถไฟฯ [พ.ศ.2501]." 2501.
- . "คค.0202.9.7/1 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการสร้างทางรถไฟแห่งราชอาณาจักร [พ.ศ. 2484]." 2484.
- . "คค.0202.9.7/10 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการพัฒนาเศรษฐกิจประเภท ก่อให้เกิดทรัพย์สินถาวรของชาติ."

- . "คค.0202.9.11/2 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง บริษัทและวัสดุที่สหรัฐอเมริกาส่งให้ [พ.ศ.2494-2496]." 2496.
- . "คค.0202.9.11/6. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ศูนย์กลางการอบรมว่าด้วยการรถไฟ ประเทศปากีสถาน."
- . "คค.0202.9.11/7. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง F.O.A. ซื้อเครื่องกลป้อนจำนวน 2 ชุด กับ เครื่องดักลูกไฟรถจักร 2 ชุด ให้ประเทศไทยโดยไม่คิดมูลค่า [พ.ศ.2497-2498]." 2498.
- . "คค.0202.9.11/10. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง การช่วยเหลือทางวัสดุของ I.C.A. ที่ให้แก่ รฟท. [พ.ศ. 2498]." 2498.
- . "คค.0202.97/2. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง โครงการสร้างทางรถไฟหัวรถจักร [พ.ศ.2493-2504]." 2504.
- . "คค. 0202.9.11/32. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ผลการหารือกับเจ้าหน้าที่ ธนาคารโลกและบันทึกการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ รฟท. กับ ดร.ลิงค์ [พ.ศ. 2510]." 2510.
- . "น.ร.5 ยธ/19 เอกสารกระทรวงโยธาธิการ รัชกาลที่ 5 เรื่อง ร่างสัญญารถไฟมหาไชย."
- . "บก.สูงสุด2.8/239 เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง ค่าเสียหายในการดำเนินการ จัดสร้างรถไฟทหาร [28 ก.ย.-12 พ.ย. 2488]." 2488.
- . "บก.สูงสุด2.8/242 เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง เงินค่าจ้างช่างชำระในการสร้าง ทางรถไฟสายคอคอดกระ-ชุมพร ของฝ่ายญี่ปุ่น [3 ต.ค.-25 ก.ย. 2488]." 2488.
- . "บก.สูงสุด2.8/250 เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง กรมรถไฟแสดงรายการหนี้สิน ของญี่ปุ่นเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟทหารสายหนองปลาตุ๊ก-กาญจนบุรี [25 ต.ค. 2488]." 2488.
- . "บก.สูงสุด2.8/252 เอกสารกองบัญชาการทหารสูงสุด เรื่อง รายการค่าเสียหายของกรม รถไฟ [26 ต.ค. 2488]." 2488.
- . "ร.5 น.21/2 เอกสารกระทรวงการต่างประเทศ เรื่อง สัญญาการทำรถแตรมเว " .
- . "ร.5 ว.1/27. เอกสารรัชกาลที่ 5 กระทรวงวัง เรื่อง กรมขุนสรรพศาสตร์ขออนุญาตทำไฟฟ้า (ร.ศ. 107)." 2431.
- . "สบ 10.2/54 เอกสารส่วนบุคคลพันเอกแสง จุละจาริตต์ เรื่อง Transportation Economics การแข่งขันทางรถยนต์ช่วงชิงผู้โดยสารและสินค้า เริ่ม 2501, การย้ายกิจการ สินค้ารถเหมาหลังและภาระจากรถไฟย่านพหลโยธิน 1 ต.ค. 2503, การต่อสู้ของการรถไฟ ด้านสื่อมวลชน ไม่ยอมย้ายอาคารสถานีและกิจการโดยสารจากหัวลำโพงไปยังบางซื่อและ พหลโยธิน เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2502 [8 ส.ค. 2501-1 เม.ย. 2503] ", 2503.

- . "สบ. 2.42/14. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง บริษัท ไฟฟ้าและบริษัททรราชไทย ขอสร้างทางเดินรถรางเพิ่มเติมอีก 4 สายตามสัญญาเดิม ".
- . "สบ. 2.42/62. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนอบัติสภา เรื่อง บริษัทไฟฟ้าสยามขออนุญาตรวมรถรางไทยเป็นบริษัทเดียวกัน ".
- . "สบ. 2.42/263. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง กระทรวง พาณิชยและคมนาคมขอพระบรมราชานุญาตออกหนังสือสัมปทานให้บริษัทรถไฟบางบัวทองจำกัดแก้ไขเปลี่ยนแปลงแนวทาง [18 มี.ค. 2472-30 เม.ย. 2473] ", 2473.
- . "สบ. 2.42/316. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง กระทรวง พาณิชยและคมนาคม ขอพระบรมราชานุญาตออกสัมปทานให้บริษัทรถไฟท่าเรือจำกัดกับ สำเนาฎีกาหม่อมเจ้านิตยากร วรวรธนะ ขอพระมหากรุณาในเรื่องนี้ [22 ธ.ค. - 8 ม.ค. 2473]." 2473.
- . "สบ. 2.51/42. เอกสารส่วนพระองค์ สมเด็จพระเจ้า กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เรื่อง บริษัท ไฟฟ้าสยาม คอร์ปอเรชั่น จำกัด (บริษัท Siam Electric Corporation, Ltd.) [22 พ.ย. 2458-20 เม.ย. 2476]." 2476.
- สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. "กค. 0301.1.16/14. เอกสารกระทรวงการคลัง เรื่อง Traffic Agreement between Malay States and Siamese Governments 1922." 2465.
- . "กต5.2/18 เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง นายฮิกกี (Mr.Hasting G. Hickey) ตัวแทน บริษัทแคมป์เบล (Messr. Campbell Co.) ขอยื่นประมูลสร้างทางรถไฟ [พ.ศ. 2434-2434]." 2434.
- . "กต.5.10/7. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง บริษัทไลฟ์ซีย์เฮนเดอร์สัน (Messrs. Livesey & Henderson) ขอทำทางรถไฟสายเหนือ [พ.ศ. 2439]." 2439.
- . "กต. 5.5/4. เอกสารกระทรวงต่างประเทศ เรื่อง กรมรถไฟหลวงสายใต้ [พ.ศ. 2464-2465]." 2465.
- . "คค0202.9.10/8 เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง คณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการ สร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ [พ.ศ. 2507]." 2507.
- . "คค. 0202.9.7/11. เอกสารกระทรวงคมนาคม เรื่อง ที่มาของเงินสำหรับโครงการลงทุน ของการรถไฟ [พ.ศ.2502-2505]." 2505.
- . "มท 1 .1.1/15 เอกสารกรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย เรื่อง การพิจารณารื้อทางรถไฟ คลองสาน-ตลาดพลู [15 ธ.ค. 2502-11 ส.ค. 2503]." 2503.
- . "สบ.10.2/141. เอกสารส่วนบุคคล พันเอกแสง จุละจาริตต์ เรื่อง การจัดซื้อรางเหล็กของ การรถไฟแห่งประเทศไทย [20 ส.ค. 2513]." 2513.

- สิริลักษณ์ สัมปชชิต. ต้นกำเนิดของชนชั้นนายทุนในประเทศไทย (พ.ศ. 2398-2453) กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์บุ๊คส์, 2552.
- สุชาติ สวัสดิ์ยานนท์. "รฟม:ความเจ็บปวดบนผลประโยชน์ 40,000 ล้านบาท." ผู้จัดการ, มีนาคม 2537-2537.
- สุปราณี คงนิรันดรสุข. "คีรี กาญจนพาสน์ มังกรสะท้านบูลิ้ม." นิตยสารผู้จัดการ, 2534.
- สุพจน์ จุณอนันตธรรม และ พรายพล คุ่มทรัพย์. "บทบาทของภาคการเงินระหว่างประเทศในแผนพัฒนา." Paper presented at the การสัมมนาทางวิชาการ ปี 2525 เรื่อง "แผน 5: ปฏิรูปเศรษฐกิจ?", หอศิลปวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 22-23 กุมภาพันธ์ 2525-2525.
- สุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ. เมืองหาดใหญ่: คนจีนกับการสร้างเมืองการค้าในภาคใต้. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2547.
- สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์. "การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในภาคตะวันออก: การวางโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาภูมิภาคในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2411-2453)." วารสารพัฒนาบริหารศาสตร์ 45, no. 1 (2548).
- หทัยกาญจน์ ตรีสวรรณ. "วิกฤตต้มยำกุ้ง ปี 2540: ย้อนตำนาน 5 ตัวละครเอก." ปีซีไทย, 30 มิถุนายน 2017 2560.
- องค์การรถไฟฟ้ามหานคร. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มระยะแรกและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย: รายงานสรุป. ม.ป.ท.2540.
- อนุสรณ์ ลิมมณี. ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองยุคปัจจุบัน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์รามคำแหง, 2550.
- อภิชาติ สถิตนิรามัย. รัฐไทยกับการปฏิรูปเศรษฐกิจ: จากกำเนิดทุนนิยมนายธนาคารถึงวิกฤตเศรษฐกิจ 2540. นนทบุรี: ฟ้าเดียวกัน 2556.
- อรอนงค์ ทิพย์พิมล. "รัชกาลที่ 5 กับอังกฤษและมลายู/สิงคโปร์: การเสด็จประพาสสิงคโปร์และมลายู." In รัชกาลที่ 5: สยามกับอุษาคเนย์และชมพูทวีป, edited by ชาญวิทย์ เกษตรศิริ และ อรอนงค์ ทิพย์พิมล. กรุงเทพฯ: มูลนิธิตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2547.
- อัจฉรา ชุมดี. "งานด้านการเกษตรและคมนาคมของเจ้าพระยาวงษาอนุประพันธ์ พ.ศ. 2452-2468." วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.
- อาณัติ อาภาภิรม. ชีวิตหลายรส อาณัติ อาภาภิรม: ประสบการณ์ ทศนคติ และท่าที. กรุงเทพฯ: กรุงเทพธุรกิจ, 2556.
- อาทิตย์ อินธาระ. "พัฒนาการของการขนส่งรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง." วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาภูมิศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2555.

อิจิโร คากิซากิ. จากทางรถไฟสู่ทางหลวง: ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียน
สินค้าของประเทศไทย พ.ศ. 2478-2518. นนทบุรี: ต้นฉบับ, 2560.

อิศรา อิศวทองกุล. "การประชาสัมพันธ์บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)." สาร
นิพนธ์หลักสูตรปริญญาวารสารศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาประชาสัมพันธ์ คณะวารสารศาสตร์
และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

อดีตกิติ์ สายประเสริฐ สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีทางด้านรัฐศาสตร์จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ หลังจากนั้นได้เข้าศึกษาต่อปริญญาโททางด้านเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในระหว่างที่ศึกษาได้เป็นผู้ช่วยนักวิจัยและผู้จัดการโครงการวิจัยและประสานงานเพื่อสังคมไทยไร้คอร์รัปชัน มีความสนใจทางด้านเศรษฐกิจการเมืองไทย นโยบายการขนส่งคมนาคม กลุ่มทุนในระบบราง และคอร์รัปชันศึกษา



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY