



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายงานการวิจัย เรื่อง การศึกษาปัจจัยภาครัฐและ
กฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

A Study of Government policy and legal factors
affecting development of rail freight transportation
in Thailand

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

ตุลาคม 2559



รายงานฉบับสมบูรณ์

เรื่อง การศึกษาปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการ
ขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

A STUDY OF GOVERNMENT POLICY AND LEGAL FACTORS
AFFECTING DEVELOPMENT OF RAIL FREIGHT TRANSPORTATION
IN THAILAND

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตุลาคม 2559

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย ของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากเงินอุดหนุนทั่วไปจากรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ 2558

งานวิจัยนี้ได้สำเร็จลุล่วงด้วยดี โดยได้รับความช่วยเหลือและความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในการให้ข้อมูล และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย

ผู้วิจัยขอขอบคุณ ผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง ที่ได้อนุเคราะห์ข้อมูลและดูงานการปฏิบัติงานขนส่งสินค้าทางรถไฟ ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการศึกษาครั้งนี้ และในท้ายสุดผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณ ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาผลงานวิจัย ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นซึ่งเป็นประโยชน์ในการแก้ไขให้งานวิจัยฉบับนี้สมบูรณ์มากขึ้น

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ: การศึกษาปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

ชื่อผู้วิจัย: นางสาวนันทา เจริญปัญญา

เดือนและปีที่ทำวิจัยแล้วเสร็จ: กันยายน 2559

บทคัดย่อ

ศึกษานโยบายภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย ปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ แบ่งออกเป็น 3 ด้านคือ 1) ด้านนโยบาย จากแผนพัฒนาประเทศในระดับแรก มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางถนนมากเกินไป เมื่อประเทศเกิดภาวะน้ำมันแพงประกอบกับแผนพัฒนาประเทศมุ่งเน้นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ทำให้มีการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น 2) กฎระเบียบของรถไฟ ที่ล้าสมัยไม่ทันต่อสภาพปัจจุบัน กฎหมายรถไฟมีจุดเน้นที่การกำกับและควบคุมการบริหารของรถไฟ ทำให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท 3) ปัญหาอื่นๆ เช่น ขาดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้ใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ภาพลักษณ์ของการบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ดี แนวทางการพัฒนา คือ กำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นแผนพัฒนาระดับชาติไม่อิงกับนโยบายฝ่ายบริหารเพื่อให้การบริหารจัดการรถไฟมีทิศทางชัดเจนและต่อเนื่อง กำหนดแผนจัดหาอุปกรณ์รถไฟ ลงทุนด้านอุปกรณ์เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ขนส่งในปัจจุบันและรองรับอนาคตที่จะเกิดขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้มากขึ้น แนวทางพัฒนาด้านกฎระเบียบ คือการปรับปรุงกฎหมายรถไฟให้มีความทันสมัยมากขึ้น ให้ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนและขนส่งสินค้า และการประกอบกิจการขององค์กรรถไฟสามารถอยู่ได้ ให้เกิดความอิสระด้านราคาที่เหมาะสมกับสถานการณ์ และแนวทางแก้ปัญหาด้านอื่น ๆ เช่น การเพิ่มมาตรการ และกฎระเบียบ ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น การปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้การรถไฟฯ มีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ในการดำเนินกิจการ และบุคลากร

คำสำคัญ: การขนส่งทางรถไฟ, การขนส่งสินค้า, รถไฟ

ABSTRACT

Project Title: A Study of Government policy and legal factors affecting development of rail freight transportation in Thailand

Project Investigator : Ms. Sununta Charoenpanyaying

Completing Date: October, 2016

Government policy, plans and legal regulations involved in the development of rail freight transportation in Thailand were investigated. Problems regarding rail freight were divided into three sections: 1) the early National Economic and Social Development Plans focused strongly on the development of road transport; however, increasing oil prices necessitated lower cost modes of transport and policy altered to support an increase in rail freight infrastructure, 2) the outdated regulations were ineffective, with new laws required to manage and control the rail network with an accumulated deficit of almost one hundred billion baht and 3) other operational constraints including the lack of measures to promote and encourage the use of rail freight transportation and the poor public image of rail freight services need to be addressed. A new scenario for the development of the rail freight network was proposed as a national development plan which was not based on policy management but offered continuity with a clear direction. Investment in rolling stock is required to transport sufficient quantities of future cargo and optimize services. Regulatory laws require improvement to modernize rail transportation. The government must amend legislation pertaining to the control of railway administration and empower the State Railway of Thailand to operate and provide services for Thai citizens. The provision of efficient public services is required through effective management and operation of rolling stock as a profitable enterprise. Other solutions include the promotion and encouragement of the private sector to utilize rail freight services and structural reforms to establish a more efficient operation. A State Railway organizational restructure will increase efficiency, using cutting-edge technology and equipment while maximizing human resources.

Keywords: Railroads-Freight, Freight and freightage, Trains

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| 1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาในการทำวิจัย | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย | 4 |
| 1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย | 4 |
| 1.4 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย | 4 |
| 1.5 วิธีการศึกษา | 5 |
| 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 6 |
| บทที่ 2 การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย | 7 |
| 2.1 ประวัติรถไฟไทย | 7 |
| 2.2 เส้นทางรถไฟในประเทศไทย | 29 |
| 2.3 ประเภทของรถไฟบรรทุกสินค้าที่ใช้ในกิจการรถไฟไทย | 34 |
| 2.4 ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าทางราง | 36 |
| 2.5 สินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟไทย | 43 |
| 2.6 ปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 53 |
| 2.7 การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย | 54 |
| 2.8 การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูง | 65 |
| บทที่ 3 นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 67 |
| 3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | 68 |
| 3.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) | 72 |
| 3.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับ พ.ศ.2554-2558 | 74 |
| 3.4 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563) | 79 |
| 3.5 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2555 – 2559 | 81 |
| 3.6 แผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | 83 |
| 3.7 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 85 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|------|
| บทที่ 4 | |
| กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ | 95 |
| 4.1 | |
| กฎหมายควบคุมและกำกับรถไฟ | 95 |
| 4.2 | |
| การบริหารและจัดการรถไฟ | 100 |
| 4.3 | |
| กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ | 107 |
| บทที่ 5 | |
| ปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 109 |
| 5.1 | |
| การเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 109 |
| 5.2 | |
| ปัญหาทางนโยบาย | 118 |
| 5.3 | |
| ปัญหาทางกฎระเบียบ | 120 |
| 5.4 | |
| ปัญหาอื่น ๆ | 122 |
| บทที่ 6 | |
| ข้อเสนอแนะการพัฒนาและแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 125 |
| 6.1 | |
| แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านนโยบาย | 125 |
| 6.2 | |
| แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านกฎระเบียบ | 126 |
| 6.3 | |
| แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | 127 |
| 6.4 | |
| การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป | 128 |
| บรรณานุกรม | 129 |
| ภาคผนวก | 133 |
| ภาคผนวก 1 | |
| สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 135 |
| ภาคผนวก 2 | |
| มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารและจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 151 |
| ภาคผนวก 3 | |
| กฎหมายหลักของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ | 201 |
| ภาคผนวก 4 | |
| บทความนำเสนอในการประชุมวิชาการ | 253 |

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|-------------|--|
| ตารางที่ 1 | สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ 13 |
| ตารางที่ 2 | สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายเหนือ 17 |
| ตารางที่ 3 | สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายใต้ 22 |
| ตารางที่ 4 | สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายตะวันออก 25 |
| ตารางที่ 5 | สรุปรายละเอียดการก่อสร้าง การเปิดให้บริการและสถานภาพรถไฟในเส้นทางต่างๆ 27 |
| ตารางที่ 6 | เส้นทางรถไฟไทยแยกแต่ละประเภท 33 |
| ตารางที่ 7 | รายละเอียดย่านกองเก็บตู้สินค้าทางรถไฟในประเทศไทย 43 |
| ตารางที่ 8 | ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ แยกตามประเภทสินค้า 45 |
| ตารางที่ 9 | ตู้สินค้าผ่านเข้า/ออก สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง 53 |
| ตารางที่ 10 | การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระบบรางภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2557 54 |
| ตารางที่ 11 | เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบ ในแผนหลักการพัฒนาระบบ ขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563) 79 |
| ตารางที่ 12 | นโยบายคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ 86 |
| ตารางที่ 13 | แผนพัฒนาการเศรษฐกิจฉบับที่ 10-11 และนโยบายคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ 88 |

สารบัญรูป

| | หน้า |
|-----------|--|
| รูปที่ 1 | ลักษณะของทางรถไฟที่มีในประเทศไทย 2 |
| รูปที่ 2 | สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ 3 |
| รูปที่ 3 | วิธีดำเนินการศึกษา 5 |
| รูปที่ 4 | เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ 9 |
| รูปที่ 5 | พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธี กระทำพระฤกษ์ฯ 12 |
| รูปที่ 6 | เส้นทางรถไฟสายเหนือ 16 |
| รูปที่ 7 | เส้นทางรถไฟสายใต้ 21 |
| รูปที่ 8 | เส้นทางรถไฟสายตะวันออก 24 |
| รูปที่ 9 | แผนที่เส้นทางรถไฟไทย 30 |
| รูปที่ 10 | ขนาดรางเส้นประธานของรถไฟไทย 31 |
| รูปที่ 11 | ชนิดหมอนรถไฟแต่ละเส้นทางของรถไฟไทย 32 |
| รูปที่ 12 | รถไฟบรรทุกสินค้าที่ใช้อยู่ในกิจการรถไฟไทย 35 |
| รูปที่ 13 | แผนภาพ ICD ลาดกระบัง 37 |
| รูปที่ 14 | ลานกองเก็บตู้สินค้า และยกตู้สินค้าจากแคร่บรรทุก 39 |
| รูปที่ 15 | โครงข่ายรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง 40 |
| รูปที่ 16 | ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) 42 |
| รูปที่ 17 | เส้นทางขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางรถไฟ 48 |
| รูปที่ 18 | เส้นทางขนส่งก๊าซแอลพีจีทางรถไฟ ของบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) 49 |
| รูปที่ 19 | เส้นทางขนส่งน้ำมันดิบทางรถไฟ ของบริษัท ปตท. สผ. สยาม จำกัด 50 |
| รูปที่ 20 | เส้นทางขนส่งปูนซีเมนต์ทางรถไฟ 51 |
| รูปที่ 21 | เส้นทางขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ 52 |
| รูปที่ 22 | วิสัยทัศน์และการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อรองรับในแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ 82 |

สารบัญรูป (ต่อ)

| | หน้า |
|-----------|--|
| รูปที่ 23 | แนวเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย 84 |
| รูปที่ 24 | แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม 85 |
| รูปที่ 25 | โครงการพัฒนารรถไฟ 92 |
| รูปที่ 26 | แผนภาพกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ 95 |
| รูปที่ 27 | แผนผังองค์กรและสายการบังคับบัญชากิจการรถไฟ 107 |
| รูปที่ 28 | สถานีขนถ่ายสินค้า ICD ลาดกระบัง 110 |
| รูปที่ 29 | สภาพทั่วไปของ ICD ลาดกระบัง 111 |
| รูปที่ 30 | การใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า ใน ICD ลาดกระบัง 112 |
| รูปที่ 31 | ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ลานขนถ่ายตู้สินค้ารถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2553-2557 113 |
| รูปที่ 32 | บริเวณของการใช้อุปกรณ์ตรวจสอบสินค้าโดยการ x-ray บริเวณรางรถไฟ ณ ท่าเรือ แหลมฉบัง 114 |
| รูปที่ 33 | โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transper Terminal : SRTO) 115 |
| รูปที่ 34 | แผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง SRTO 115 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาในการทำวิจัย

การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีพัฒนาการที่ยาวนาน นับแต่การศึกษาเพื่อวางทางรถไฟสายแรกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทางรถไฟสายเหนือ ทางรถไฟสายใต้และทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทุกเส้นทางก่อสร้างโดยรัฐ เพราะการก่อสร้างทางรถไฟย่อมใช้เวลานาน งบประมาณในการก่อสร้างสูง

ปัจจุบัน ทางรถไฟในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทาง ได้แก่ ทางสายเหนือ ถึงจังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 781 กิโลเมตร สายตะวันออกเฉียงเหนือถึงอุบลราชธานี และหนองคายระยะทางรวม 1,093 กิโลเมตร สายตะวันออกเฉียงเหนือถึงรัฐประเทศ ระยะทาง 527 กิโลเมตร สายใต้ถึงปาดังเบซาร์และสุโขทัยระยะทาง 1,577 กิโลเมตร และสายแม่กลองระยะทาง 65 กิโลเมตร เป็นทางเดี่ยว ระยะทาง 3,763 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 93) ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 4) และเป็นทางสามระยะทาง 107 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 3)

สภาพราง ร้อยละ 67 มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป ทำให้ความเร็วในการเดินรถและรถจักรมีอายุการใช้งานระหว่าง 12-44 ปี โดยเฉพาะรถจักรที่มีอายุ 40 ปี ขึ้นไป มีร้อยละ 72 ส่งผลต่อสมรรถนะในการลากจูง โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ระหว่างไอซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง มีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 2,400 จุด เป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมชลประทาน องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น หน่วยราชการอื่น รัฐวิสาหกิจและเอกชน จำนวน 2,200 จุด ส่วนที่เหลือเป็นสะพานและอุโมงค์ ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความล่าช้าและความปลอดภัยในการเดินรถ โครงข่ายรถไฟที่มีทางผ่านระดับถนนที่เป็นป้ายจราจรไม่มีเครื่องกั้นถนน มีจำนวน 990 จุดและทางลัดผ่าน จำนวน 540 จุดที่ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้มีความปลอดภัย



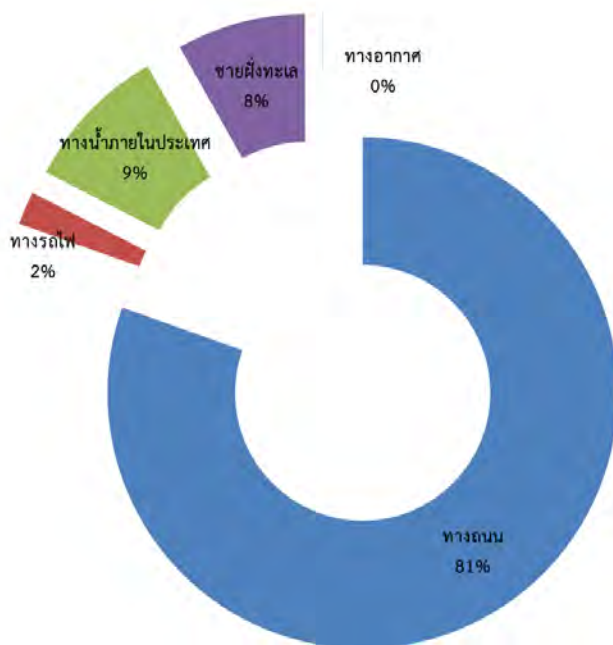
รูปที่ 1 ลักษณะของทางรถไฟที่มีในประเทศไทย

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่าย เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่งทุกรูปแบบ พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนมีต้นทุนสูงที่สุดคือ 1.72 บาทต่อตัน-กม. รองลงมาได้แก่ ทางราง 0.93 บาทต่อตัน-กม. และทางน้ำมีต้นทุนต่ำสุด 0.64 บาทต่อตัน-กม.¹ และสามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ การขนส่งทางรถไฟจึงเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อย แต่ข้อจำกัดที่สำคัญของการขนส่งสินค้าทางรถไฟคือ มีรูปแบบที่ไม่เป็น Door to Door จึงจำเป็นต้องการบริหารแก้ไขของทางรถไฟนอกทางรถไฟ (Demand Side Management) เพื่อช่วยทำให้

¹ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งประเทศ พ.ศ.2556-2563

การขนส่งทำได้สมบูรณ์มากขึ้น ด้วยการจัดให้มีศูนย์รวมและกระจายสินค้า (Consolidated Center) เพื่อทำหน้าที่รวบรวมสินค้าให้มีปริมาณมากพอที่จะมีการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่คุ้มค่ากับต้นทุนการขนถ่ายข้ามระบบ (Double Handling) ที่เกิดขึ้น เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบ้ง (Inland Container Depot: ICD) สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึงปีละ 1.4 ล้าน ตู้ โดยร้อยละ 95 ที่ผ่านไอซีดี ลาดกระบ้ง มีจุดต้นทางและปลายทางที่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับทางรถไฟที่ศิวลาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี เป็นต้น



รูปที่ 2 สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ในภาพรวมของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ใช้การขนส่งสินค้าทางถนนมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนทางถนน ร้อยละ 81 และการขนส่งทางรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 2.2 การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีสัดส่วนต่ำมาก สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟแบบเหมาคันส่วนใหญ่เป็นคอนเทนเนอร์ รองลงมาเป็นการขนส่งพลังงาน ได้แก่ ก๊าซ LPG น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน และซีเมนต์ ตามลำดับ

ปัญหาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ การรถไฟฯ มีหน้าที่ทั้งด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน การบำรุงรักษา และประกอบการเดินรถเองทั้งหมด ทำให้มีข้อจำกัดในการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง โครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รางมีอายุการใช้งานมานานจึงมีสภาพทรุดโทรม และเส้นทางรถไฟระหว่างภูมิภาคกว่าร้อยละ 90 เป็นทางเดี่ยว และยังมีจุดที่เป็นคอขวดของขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้า ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลักเป็นประจำ หัวรถจักรและแคร่ข่ารถบรรทุก และไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า จุดตัดทางรถไฟโดยเฉลี่ยทุก 2 กม. ต่อจุด เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและความล่าช้าในการเดินรถ ระบบอาณัติสัญญาณ

ควบคุมการเดินทางที่ล่าช้า รongรับการเดินรถด้วยความเร็วสูงไม่ได้ การหลีกเลี่ยงรถไฟไม่สะดวก เป็นสาเหตุทำให้ขบวนรถเสียเวลาและทำให้ศักยภาพด้านความปลอดภัยลดลง

การศึกษาปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย เพื่อแสดงให้เห็นสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย นโยบายภาครัฐที่มีผลโดยตรงต่อการขับเคลื่อนทิศทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย การศึกษาแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าได้มีการปฏิบัติไปในทิศทางที่สอดคล้องกันหรือไม่ อย่างไร ตลอดจนการรวบรวมและวิเคราะห์สาเหตุที่ส่งผลให้เกิดปัญหาต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และในท้ายสุด คือการนำเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหา เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเกิดขึ้นได้ ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายการใช้การขนส่งสินค้าด้วยระบบราง การวางแผน และการนำเสนอแนวทางออก เพื่อนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ และพัฒนาเชิงพัฒนาบูรณาการด้านการขนส่งต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษานโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ
- 2) เพื่อศึกษาด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ
- 3) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ปัญหาทางด้านนโยบายภาครัฐและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
- 4) สรุปและนำเสนอแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

การศึกษาแบ่งออก เป็น 2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ

- 1) ปัจจัยด้านนโยบาย การศึกษาครอบคลุมถึงนโยบายการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่มีในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนในระดับบริหาร ได้แก่ มติคณะรัฐมนตรีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และแผนในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติการ แผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 2) ปัจจัยด้านกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

1.4 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ประกอบกับแนวโน้มของราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ทำให้มีความจำเป็นเร่งด่วนในการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้ง การปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจระดับชาติ ต่างมีเป้าหมายให้โครงสร้างเศรษฐกิจมีความสมดุล เข้มแข็งและพึ่งพา

ตนเองได้ ซึ่งแนวทางในการพัฒนาการประหยัดพลังงานในการขนส่งด้วยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จาก การขนส่งทางถนนให้กลับมาสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นรูปแบบหนึ่งที่สามารถตอบสนองต่อการพัฒนาประเทศได้อย่างเหมาะสมนอกเหนือจากการขนส่งทางน้ำ

ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ หากได้มีการกำหนดแผนเพื่อการพัฒนารถไฟเพื่อการขนส่งสินค้า อย่างชัดเจน และในแผนดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้ในการบริหารและดำเนินการรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การแก้ไขปัญหาโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เร่งปรับปรุงด้าน การบริการของการรถไฟ การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐอย่างแท้จริงแล้ว การขนส่งสินค้าทางรถไฟ จะเป็นรูปแบบสำคัญในการขนส่งสินค้ามากขึ้นแทนที่การขนส่งสินค้าทางถนนได้

1.5 วิธีการศึกษา

การดำเนินการศึกษา ได้กำหนดขั้นตอนออกเป็น 2 งาน คือ 1) การรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ นโยบายภาครัฐ กฎระเบียบและพิธีการต่าง ๆ หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ การเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทางรถไฟ ผู้ประกอบการ ICD และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง 2) การวิเคราะห์ และประมวลผลปัจจัยทั้ง ทางด้านนโยบายของรัฐและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจากการเก็บข้อมูลในภาคสนามที่มีผลต่อระบบการ ขนส่งสินค้าทางรถไฟ สถานการณ์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ สภาพปัญหา อุปสรรคและปัญหาที่เกี่ยวข้อง แนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ

สถานที่เก็บข้อมูล ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย สถานีและบรรจุแยกสินค้ากล่อง (ICD) และ ท่าเรือแหลมฉบัง



รูปที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันของระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
- 2) เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานในภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อการเรียนการสอนของคณะที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ ได้แก่ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเรียนการสอน และการวิจัยด้านการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์

บทที่ 2

การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เหตุผลสำคัญอยู่ที่ภาคการขนส่งส่วนใหญ่พึ่งพาการขนส่งทางถนนประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด หากภาครัฐมีความต้องการจะลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศแล้ว ควรจะหันกลับมาพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่า ในบทนี้ได้นำเสนอความเป็นมาและข้อมูลพื้นฐานของการขนส่งทางรถไฟ เพื่อแสดงให้เห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

2.1 ประวัติรถไฟไทย

นับจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ โดยทรงหลังน้ำบนแผ่นดิน แล้วทรงใช้เสียมเงินขนาดเล็กตักดินเทลงในเกวียนเงินขนาดเล็กเป็นพระฤกษ์ เพื่อเริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2434 นับเป็นเวลากว่า 125 ปี ที่รถไฟไทยได้ถือกำเนิดขึ้น โดยประเทศไทยมีการเดินรถไฟเป็นเวลานาน แต่การพัฒนาการรถไฟไทยขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้รถไฟไทยมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก ในขณะที่หลายประเทศมีการพัฒนารูปแบบอย่างต่อเนื่อง สามารถใช้ประโยชน์จากรถไฟเพื่อตอบสนองต่อความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน

แนวคิดการก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทย เกิดขึ้นจากการผลักดันของประเทศอังกฤษ ที่แผ่ขยายอาณาเขตในบริเวณนี้ ตั้งแต่ในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) แต่ยังไม่ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟขึ้น จนกระทั่งในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) จึงได้เริ่มมีการศึกษาและก่อสร้างทางรถไฟของรัฐสายแรก คือ ทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือสายอีสาน ขึ้น โดยมีจุดเริ่มต้นที่สถานีกรุงเทพ ฯ และขยายการก่อสร้างไปสู่สายหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ โดยเรียงลำดับตามปีที่เริ่มก่อสร้าง คือ สายปากน้ำ (พ.ศ.2434) สายอีสาน (พ.ศ.2434) สายใต้ (พ.ศ.2443) สายเหนือ (พ.ศ.2444) สายแม่กลอง (พ.ศ.2444) สายพระพุทธบาท (พ.ศ.2444) สายตะวันออกเฉียงเหนือ-อรัญประเทศ (พ.ศ.2448) สายบางบัวทอง (พ.ศ.2451) สายคอคอดกระ (พ.ศ.2486) สายมรณะ (พ.ศ.2486) สายตะวันออกเฉียงเหนือ-มาบตาพุด (พ.ศ.2524) สายตะวันออกเฉียงเหนือ-แหลมฉบัง ทางคู่ (พ.ศ.2547) และสายอีสาน-ท่านาแล้ง (พ.ศ.2552)

ในช่วงปี พ.ศ.2434-2448 มีการก่อสร้างทางรถไฟหลายสาย ซึ่งเป็นผลจากแผ่อิทธิพลของประเศมหาอำนาจตะวันตก คือ อังกฤษและฝรั่งเศส นำมาสู่การก่อสร้างทางรถไฟสายหลักของไทยหลายสาย ได้แก่ สายอีสาน สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ-อรัญประเทศ เส้นทางเหล่านี้มีระยะทางไกล และใช้เวลาในการก่อสร้างเป็นเวลานาน จนกระทั่งมีการเปิดให้บริการตลอดทั้งสาย เป็นที่น่าสังเกตได้ว่า ทางรถไฟสายใต้ มีระยะทางยาวที่สุดในประเทศ คือ 1,142 กิโลเมตร เริ่มการก่อสร้างภายหลังสายอีสานและ

สายเหนือ แต่ใช้เวลาการก่อสร้างเพียง 15 ปี สามารถเปิดให้บริการจนถึงสถานีสุโขทัยเมื่อปี พ.ศ.2464 สะท้อนให้เห็นว่าอิทธิพลของอังกฤษได้เป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟเสร็จได้อย่างรวดเร็ว

ต่อมาในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นได้เข้ามาในประเทศไทย และเริ่มก่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2486 เพื่อใช้ในการทหารจำนวน 2 สาย คือ สายคอคอดกระ ระยะทาง 90 กิโลเมตร และสายมรณะ ระยะทาง 303 กิโลเมตร จากสถานีหนองปลาตุก - ด่านเจดีย์สามองค์ ซึ่งทางรถไฟทั้งสองสายใช้เวลาการก่อสร้างไม่ถึง 1 ปี แต่เปิดใช้เพื่อกิจการทางทหารเป็นสำคัญ และเมื่อสงครามสิ้นสุดลงในอีก 2 ปีต่อมา โดยที่ญี่ปุ่นเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ ทางรถไฟสายคอคอดกระถูกรื้อถอนทั้งหมด ส่วนทางรถไฟสายมรณะถูกรื้อถอนบางส่วนและไม่มีการเดินรถเชื่อมต่อกับเมียนมา และในช่วงเวลาเดียวกัน มีการยกเลิกการเดินรถและรื้อรางรถไฟของเอกชน จำนวน 2 สาย คือ สายบางบัวทอง และสายท่าเรือ-พระพุทธบาท สาเหตุหนึ่งของการยกเลิกการเดินรถสันนิษฐานว่า มาจากภาวะสงคราม ทำให้มีการใช้บริการรถไฟลดลง และในปี พ.ศ.2503 ทางรถไฟสายปากน้ำยกเลิกการเดินรถและรื้อรางรถไฟ เพื่อสร้างถนนแทน แสดงให้เห็นว่าการคมนาคมขนส่งทางถนนเริ่มเติบโตขึ้นมาแทนที่การขนส่งทางรถไฟ

ภายหลังจากการเปิดให้บริการรถไฟสายหลักครอบคลุมทุกสายและหลังช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ.2524 ประเทศไทยได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกเพิ่มเติม จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง - มาบตาพุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานในการสนับสนุนแผนพัฒนาชายฝั่งตะวันออก และรองรับการเกิดขึ้นของท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดเดินรถครั้งแรกเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2538 ซึ่งห่างจากการเปิดให้บริการรถไฟสายอีสานใต้ (หนองคาย) ประมาณ 40 ปี การพัฒนาประเทศส่วนใหญ่มุ่งมาที่ภาคตะวันออก การใช้บริการรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าบริเวณนี้จึงคับคั่งมากขึ้น ส่งผลให้มีการวางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 1 ราง ในเส้นทางชุมทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ในปี พ.ศ.2547 ระยะทาง 78 กิโลเมตร และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ.2555 นอกจากนี้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายอีสานใต้เพิ่มเติม จากสถานีหนองคาย-สถานีท่าช้างของสปป.ลาว ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร เริ่มเปิดการเดินรถเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2552

การก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทย แบ่งออก ดังนี้

ก. การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือ สายอีสาน ทางรถไฟสายนี้มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากใช้เป็นเส้นทางติดต่อ สื่อสาร ขนส่ง และค้าขาย ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีจำนวนประชากรที่มากที่สุดของประเทศ แต่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมาก



รูปที่ 4 เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

“... พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชหฤทัย รำพึงถึงเหตุการณ์ ซึ่งจะทรงทะนุบำรุงกรุงสยาม ให้รุ่งเรืองไพบูลย์ยิ่งขึ้นไป ทรงพระราชดำริเห็น ว่า การสร้างหนทางรถไฟ เดินไปมาในระหว่างหัวเมือง ไหล เปนเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมือง ได้เป็นอย่างดีอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟ อาจจะชักย่นหนทางหัวเมือง ซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยากให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้ โดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย..”

จากประกาศการสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ลงวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ.2433 แสดงให้เห็นว่า การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้มาจากเหตุผล 2 ประการ คือ เหตุผลด้านเศรษฐกิจและเหตุผลด้านความมั่นคงของประเทศ เพราะนอกจากการก่อสร้างทางรถไฟจะมีจุดประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งผู้คนและสินค้านระหว่างเมืองหลวงกับภาคอีสานแล้ว ทางรถไฟจะเป็นประโยชน์ในด้านการปกครองและรักษาพระราชอาณาเขต โดยเฉพาะในภาคอีสาน ซึ่งในช่วงเวลานั้นฝรั่งเศสได้ครอบครองเพื่อนบ้านที่ติดกับไทย คือ ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ฝรั่งเศสได้แสดงท่าทีและพฤติกรรมที่คุกคามไทยหลายครั้ง นำมาสู่ความขัดแย้ง จนกระทั่งไทยต้องเสียดินแดนสิบสองจุไท² ให้แก่ฝรั่งเศสใน พ.ศ.2431 จากเหตุการณ์นี้ส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับฝรั่งเศสเสื่อมลง

² ไทยเสียดินแดนสิบสองจุไท (ปัจจุบันอยู่ในเขตเวียดนามเหนือและจีนตอนใต้) ให้แก่ฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2431 พื้นที่ 87,000 ตร.กม. อยู่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้เกิดเหตุการณ์พวกรอ กอ กบฏ ทางฝ่ายไทยจัดกำลังไปปราบ ฝรั่งเศสทำที่เป็นยกทัพเข้ามาช่วยไทยปราบฮ่อ พอปราบเสร็จกลับไม่ยอมถอนทัพออกไป โดยอ้างว่าสิบสองจุไทเป็นรัฐบรรณาการ

ตามลำดับ ด้วยสาเหตุดังกล่าว ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการสร้างทางรถไฟ และนำมาสู่การก่อสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือในเวลาต่อมา

ในวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430 ได้มีการลงนามระหว่างพระเจ้าอนงยาเธอ กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ เสนาบดีว่าการต่างประเทศตัวแทนรัฐบาลไทยกับพลโท เซอร์แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) ชาวอังกฤษ และคณะตัวแทนผู้รับจ้าง ในนามบริษัทปันชาร์ด แมกแทกการ์ด โลเธอร์ (Messrs Punchard Mac Taggart, Lowther & Company) ทำการสำรวจความเหมาะสมการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - เชียงราย ไปจนถึงเชียงใหม่ และสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้จะต้องทำการสำรวจและประมาณราคาการก่อสร้างในเวลา 4 ปี ทางรถไฟนี้มีระยะยาวกว่า 1,060 กิโลเมตร ราคาสำรวจตรวจทางรถไฟกิโลเมตรละ 35 ปอนด์ รวมเงินทั้งหมด 38,214 ปอนด์ หรือคิดเป็นเงินไทยประมาณ 630,000 บาท โดยเป็นการประเมินขนาดความกว้างของรางรถไฟ 3 ประเภท คือ 1 เมตร 1.435 เมตร และ 60 เซนติเมตร ภายหลังจากการสำรวจเสร็จสิ้น รัฐบาลไทยตัดสินใจเลือกก่อสร้างขนาดความกว้างของรางรถไฟที่ใช้ขนาดมาตรฐานที่ดีที่สุดของโลกในขณะนั้น คือ 1.435 เมตร เนื่องจากการก่อสร้างรางรถไฟมีค่าใช้จ่ายสูงมาก ทำให้ในปี พ.ศ. 2434 รัฐบาลไทยได้มีการประกาศขายหุ้นลงทุนสร้างทางรถไฟแก่มหาชนจำนวน 16,000 หุ้น หุ้นละ 100 บาท เป็นจำนวนเงินรวม 16 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินทุนมาสมทบกับเงินทุนจากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติซึ่งกันไว้แล้วส่วนหนึ่ง ในปีเดียวกันนี้ได้มีการเปิดซองประมูลการก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ปรากฏว่ามีผู้ยื่นประมูลจำนวน 2 ราย ได้แก่ นายเลนซ์ (Lenz) ตัวแทนของบริษัทเยอรมันซึ่งมีธนาคารเยอรมัน 3 ธนาคารเป็นผู้ค้ำประกัน ประมูลในราคา 11,976,925.50 บาท และนายจอร์จ มูเร แคมป์เบลล์ (George Murray Campbell) ชาวอังกฤษ มีห้างชาตินเมเทอซันแห่งอังกฤษเป็นผู้ค้ำประกัน ประมูลในราคา 9,956,164.81 บาท ผลการประมูลรายที่ 2 ชนะการประมูล เพราะเสนอราคาต่ำกว่ารายแรกมากกว่า 2 ล้านบาท การก่อสร้างทางรถไฟ จะใช้เวลาก่อสร้าง 5 ปี นับตั้งแต่วันทำหนังสือสัญญาตกลงกัน จนถึงวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2439 ประมาณการค่าใช้จ่ายในการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีก ได้แก่ เงินค่าส่งดินและหินที่เกินกว่า 50 เมตรขึ้นไป จำนวนเงิน 168,174.85 บาท เงินค่าสะพานเหล็ก ถานรองด้วยอิฐ 33 สะพานแทนสะพานไม้ จำนวนอีก 620,402.63 บาท นอกจากนี้ยังมีเงินค่าจัดซื้อที่ดิน ค่ากองจัดการและบังคับการ ค่าทำโรงพัก และออฟฟิศจัดการทางรถไฟในกรุงเทพฯ เรือนสำหรับเจ้าพนักงานผู้บังคับการ และพนักงานรถไฟ การป้องกันรักษาและหมอบยาบาล ดอกเบี้ยเงินทุนในระหว่างเวลาทำการก่อสร้างและเงินที่จะเสียไปในทางต่าง ๆ ที่ยังไม่อาจรู้ได้ ทำให้กรมรถไฟประมาณการค่าใช้จ่ายทั้งหมด 16,000,000 บาท

ของเวียดนามมาก่อน จึงยึดไปเป็นของฝรั่งเศส เหตุการณ์นี้ทำให้ไทยกับฝรั่งเศสขัดแย้งกันเรื่อยมา จนนำมาสู่วิกฤตการณ์ ร.ศ.112 (พ.ศ.2436) ซึ่งไทยต้องเสียดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขง (ลาวในปัจจุบัน) ให้แก่ฝรั่งเศสในเวลาต่อมา

ในระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟของนายจอร์จ มูเร แคมป์เบลล์ได้เกิดปัญหาหลายประการ อาทิ ความขัดแย้งกับเจ้ากรรมรถไฟ ซึ่งเป็นชาวเยอรมัน การก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐาน การเรียกร้องการชดเชยเมื่อไทยต้องการยกเลิกสัญญาจากผู้รับเหมาที่ไม่เป็นธรรม และการแทรกแซงทางการเมืองของอังกฤษ ความขัดแย้งได้ลุกลามบานปลายกลายเป็นปัญหาระหว่างประเทศ จนต้องขึ้นศาลอนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศถึง 3 ครั้ง การต่อสู้ยืดเยื้อเป็นเวลานานกว่า 10 ปี ตั้งแต่ปี 2434 - 2444 การพิจารณาคดีครั้งสุดท้าย เซอร์ เอ็ดเวิร์ด คลาร์ก (Sir Edward Clark) ผู้ตัดสินคดีชาวอังกฤษ ได้อ่านคำตัดสินโดยสรุปได้ว่าการที่รัฐบาลไทยไล่ผู้รับเหมาออกจากการนั้น ไม่มีเหตุผลเพียงพอ ดังนั้นจึงต้องชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้รับเหมา จำนวน 161,016 ปอนด์ 3 ชิลลิง 6 เพนนี หรือคิดเป็นเงินไทยประมาณ 2,500,000 บาท ความพ่ายแพ้ของฝ่ายไทยเกิดจากสาเหตุหลายประการ ทั้งนี้เพราะเกิดจากความได้เปรียบของฝ่ายผู้รับเหมา ซึ่งได้รับการหนุนหลังจากรัฐบาลอังกฤษ และมีผู้ตัดสินคดีความเป็นชาวอังกฤษ ความไม่เสมอภาคในการแสดงหลักฐานของทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของฝ่ายไทยที่เกี่ยวข้องกับคดีขาดความเข้าใจในภาษาที่ตีความความสามารถในการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า จนทำให้เกิดความผิดพลาดและเสียเปรียบอังกฤษมากยิ่งขึ้น บทเรียนจากการสร้างทางรถไฟสายนี้ ทำให้รัฐบาลไทยต้องดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟด้วยตัวเอง โดยอาศัยกรรมรถไฟเป็นผู้ดำเนินงานและจ้างวิศวกรชาวต่างประเทศมากขึ้น รวมถึงการสั่งซื้อล้อเลื่อนต่าง ๆ โดยวิธีประมูลจากประเทศทางยุโรป และใช้หลักการเดียวกันนี้สร้างทางรถไฟในเส้นทางสายอื่นต่อมา

การก่อสร้างทางรถไฟดำเนินการ จากกรุงเทพฯ - อยุธยา - สระบุรี ซึ่งเป็นพื้นที่ราบใน พ.ศ. 2438 การก่อสร้างได้ดำเนินมาจนถึง"ตงพญาไฟ" ซึ่งเป็นภูเขาและป่าทึบ คนงานส่วนมากซึ่งเป็นคนจีน และชาวอีสานที่มารับจ้างทำงานขุดดิน พูนทาง และระเบิดภูเขา ต่างเจ็บป่วยเป็นโรคไข้ป่า และล้มตายเป็นจำนวนมาก แม้แต่วิศวกรชาวเดนมาร์กที่มาคุมงานตอนหนึ่ง ชื่อนายราเบค ก็เสียชีวิตเนื่องจากเป็นไข้ป่า ศพยังได้ฝังไว้ที่หน้าสถานีมวกเหล็กตราบเท่าทุกวันนี้ ความทราบฝ่าละอองธุลีพระบาท พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาเสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วย สมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินี โดยรถไฟพระที่นั่งเพื่อทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ในวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2438 เมื่อรถไฟพระที่นั่งไปจนสุดทางที่ก่อสร้างที่ตำบลหินลับแล้ว ได้เสด็จพระราชดำเนินต่อไปตามทางที่ยังไม่ได้วางรางจนถึงศิลาใหญ่อยู่ริมทางรถไฟ ซึ่งยื่นล้ำเข้ามาในแนวที่จะวางราง จึงทรงจารึกอักษรพระปรมาภิไธยย่อ จปร และ สผ กับปีรัตนโกสินทร์ศก 115 ต่อมา ได้เรียกขานศิลาใหญ่ที่จารึกพระปรมาภิไธยนี้ว่า "ผาเสด็จ" และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อป่าผืนใหญ่ระหว่าง เมืองสระบุรี กับ นครราชสีมา จาก "ตงพญาไฟ" เป็น "ตงพญาเย็น" ตั้งแต่นั้นมาจนทุกวันนี้

การก่อสร้างทางรถไฟกลับไม่รุดหน้าไปเท่าที่ควร รัชกาลที่ 5 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกสัญญากับผู้รับเหมาในวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ.2439 กรรมรถไฟได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟต่อจากผู้รับเหมาในช่วงอยุธยา - แก่งคอย ปากช่อง และนครราชสีมา จนเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพิธีเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา หลังจากนั้นการก่อสร้างทางรถไฟได้หยุดชะงักลงประมาณ 20 ปี เนื่องจากรัฐบาลขาด

งบประมาณ และต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ และการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้จนมีการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนืออีกครั้งจนถึงสิ้นสุดการก่อสร้างที่จังหวัดหนองคายและอุบลราชธานี ในปีพ.ศ. 2473



รูปที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ โดยทรงหลั่งน้ำบนแผ่นดิน แล้วทรงใช้เสียมเงินขนาดเล็กตักดินเทลงในเกวียนเงินขนาดเล็กเป็นพระฤกษ์ เพื่อเริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2434

1) ระยะเวลาการก่อสร้าง

นับตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เพื่อเริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 จนมีการก่อสร้างทางรถไฟปลายทางสำเร็จ ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 สาย คือ สายอีสานเหนือ และสายอีสานใต้ ดังนี้

- สายอีสานเหนือ เริ่มจากสถานีกรุงเทพ ถึง สถานีหนองคาย ใช้เวลาการก่อสร้างประมาณ 65 ปี (พ.ศ.2434 – 2499) ระยะทางรวม 624 กิโลเมตร นอกจากนี้เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2552 มีการเดินรถไฟสถานีท่านาแล้งเพิ่มอีก 1 สถานี ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากจุดกึ่งกลางของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เป็นระยะทาง 3.50 กิโลเมตร ทางรถไฟที่เพิ่มเติมนี้เปิดให้บริการหลังสถานีวารินชำราบนานถึง 53 ปี
- สายอีสานใต้ เริ่มจากสถานีกรุงเทพ ถึง สถานีอุบลราชธานีใช้เวลาการก่อสร้างประมาณ 39 ปี (พ.ศ.2434 – พ.ศ. 2473) ระยะทางรวม 575 กิโลเมตร

ตารางที่ 1 สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

| สถานีสำคัญ | วันที่เปิดบริการเดินรถไฟ | ห่างจากสถานีกรุงเทพ (กิโลเมตร) |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| กรุงเทพฯ - อยุธยา | 26 มีนาคม 2439 | 71 |
| สายกรุงเทพ - อุบลราชธานี | | |
| ชุมทางแก่งคอย | 1 พฤศจิกายน 2440 | 125 |
| ปากช่อง | 25 พฤษภาคม 2442 | |
| นครราชสีมา | 21 ธันวาคม 2443 | 246 |
| ท่าช้าง | 1 พฤศจิกายน 2468 | 285 |
| บุรีรัมย์ | 1 เมษายน 2468 | 376 |
| สุรินทร์ | 1 พฤษภาคม 2469 | 420 |
| หัวขัณฑ์ | 1 พฤษภาคม 2470 | 482 |
| ศรีสะเกษ | 1 สิงหาคม 2471 | 515 |
| อุบลราชธานี | 1 เมษายน 2473 | 575 |
| สายกรุงเทพ - หนองคาย | | |
| ชุมทางบัวใหญ่ | 1 พฤษภาคม 2474 | 346 |
| เมืองพล | 2474 | 378 |
| บ้านไผ่ | 2475 | 408 |
| ขอนแก่น | 1 เมษายน 2476 | 450 |
| อุดรธานี | 24 มิถุนายน 2484 | 569 |
| หนองคาย | 23 กันยายน 2499 | 624 |
| ท่านาแล้ง | 5 มีนาคม 2552 | 627 |

ที่มา : รวบรวมโดยผู้วิจัย

2) ปัญหาและอุปสรรคของการก่อสร้าง

ทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือใช้เวลาการก่อสร้างนานหลายสิบปี สาเหตุที่การก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนด มาจากสาเหตุหลายประการ เช่น อิทธิพลและความขัดแย้งของชาติตะวันตกในกิจการรถไฟไทย การละเมิดสัญญาของผู้รับสัมปทาน งบประมาณการก่อสร้างเกินจากที่ตั้งไว้ ความลำบากในการก่อสร้าง เป็นต้น รายละเอียดของปัญหาและอุปสรรคของการก่อสร้างและพัฒนาทางรถไฟ มีดังนี้

- การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ก่อให้เกิดความขัดแย้งและบาดหมางระหว่างมหาอำนาจที่ต้องการแสวงหาผลประโยชน์จากการสร้างทางรถไฟอย่างรุนแรง คือ อังกฤษและเยอรมัน จากประวัติการก่อสร้างทางรถไฟพบว่า อังกฤษได้พยายามผลักดันให้มีการก่อสร้างทางรถไฟอย่างเด่นชัด ประเทศไทยได้ว่าจ้างอังกฤษให้เป็นผู้สำรวจการก่อสร้าง จนกระทั่งมีการประกาศการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและมีการจัดตั้งกรมรถไฟขึ้น โดยมี นาย คาร์ล เบทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมันเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์คนแรก เพื่อเป็นการคานอำนาจการครอบงำกิจการรถไฟของอังกฤษ เมื่อนายจอร์จ มูเร

แคมป์เบลล์ (George Murray Campbell) ได้รับเหมาก่อสร้างทางรถไฟ ได้เกิดความขัดแย้งกับเจ้ากรรมรถไฟหลายครั้ง ประกอบกับการแทรกแซงทางการเมืองของอังกฤษ ทำให้ความขัดแย้งลุกลามบานปลาย กลายเป็นปัญหาระหว่างประเทศ จนต้องขึ้นศาลอนุญาโตตุลาการ และทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียอย่างมาก ทั้งการชดใช้เงินผู้รับเหมา งบประมาณการก่อสร้างที่บ้านปลาย และเวลาที่เสียไปในช่วงพิจารณาคดี

- การสร้างทางรถไฟจากอยุธยาไปชุมทางบ้านภาชี สระบุรี เข้าสู่ตงพญาเย็น มีคนงานและวิศวกรตายเป็นจำนวนมาก เนื่องจากไข้ป่า จึงทำให้แผนการสร้างทางรถไฟซึ่งกำหนดไว้ 5 ปี ล่าช้าจนใช้เวลาถึง 9 ปีเต็ม รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร ใช้งบประมาณการก่อสร้างรวม 17,585,000 บาท สูงกว่าที่บริษัทอังกฤษประมูลไว้ 7.62 ล้านบาท

- การก่อสร้างทางรถไฟต้องหยุดการก่อสร้างประมาณ 20 ปี เนื่องจากรัฐบาลขาดงบประมาณ อีกทั้งต้องแบ่งงบประมาณเพื่อใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ และสายใต้ด้วย

3) ผลของการสร้างทางรถไฟสายอีสาน

นับตั้งแต่การเปิดใช้รถไฟครั้งแรกของไทยในสมัยรัชกาลที่ 5 จนกระทั่งถึงปัจจุบัน ได้นำความเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับการณ์คมนาคมและขนส่งทางเรือและทางเกวียนในสมัยนั้น เช่น เดินทางด้วยเกวียนจากกรุงเทพฯ มาถึงโคราชใช้เวลา 27 วัน และจากโคราชถึงเมืองอุบลราชธานีใช้เวลา 12 - 22 วัน นอกจากปริมาณผู้คนที่เดินทางไปยังพื้นที่ที่จะเพิ่มขึ้นแล้ว พื้นที่หรือจังหวัดที่ทางรถไฟผ่าน กลายเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าเข้าและออก สามารถกระจายสินค้าต่าง ๆ ได้กว้างขวางขึ้น ประชาชนบริโภคสินค้าหลากหลายมากขึ้น เป็นต้น

นับตั้งแต่ปี.ศ. 2499 เป็นต้นมา ทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มเติม นอกจากทางรถไฟไปยังสถานีท่านาแล้ง เป็นระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งทางรถไฟสายนี้พาดผ่านจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพียง 8 จังหวัด คือ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย และมีอีก 12 จังหวัดในภาคอีสานที่ไม่มีทางรถไฟผ่าน แสดงให้เห็นว่าทางรถไฟไม่มีการขยายให้ครอบคลุมทั่วทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ข. การพัฒนาการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ

การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ มีสาเหตุจากความมั่นคงของประเทศเป็นหลัก เนื่องจากชาวอังกฤษและคนในบังคับอังกฤษได้เข้าไปตั้งหลักแหล่ง ทำการพาณิชย์ และการทำป่าไม้ทางตอนเหนือของประเทศไทย และจัดตั้งสมาคมพาณิชย์อังกฤษขึ้น อังกฤษได้แผ่ขยายอิทธิพล รวมถึงการครอบงำการปกครองหัวเมืองฝ่ายเหนือของไทย ได้พยายามผลักดันและชักจูงให้รัฐบาลอังกฤษที่ลอนดอนและอินเดียเห็นความจำเป็นในการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และพยายามยื่นขอสัมปทานการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้หลายครั้ง แต่ได้รับการปฏิเสธจากรัฐบาลไทย อังกฤษได้พยายามแทรกแซงการปกครองทางภาคเหนือหรือมณฑลพายัพในขณะนั้น เช่น ให้การสนับสนุนแก่พวกเงี้ยวในการก่อกบฏ นอกจากนี้ไทยยังประสบภัยคุกคามจากฝรั่งเศส ที่ติดต่อกับเจ้านายทางหัวเมืองเหนืออย่างลับ ๆ ดังนั้นเพื่อรักษาอำนาจการ

ปกครองของไทยและสกัดกั้นอิทธิพลของอังกฤษและฝรั่งเศส รัฐบาลไทยจึงตกลงใจที่จะสร้างทางรถไฟสายเหนือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การติดต่อ การขนส่งกำลังทหารทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น อีกทั้งต้องการสร้างความใกล้ชิดระหว่างส่วนกลางและมณฑลพายัพให้มากขึ้น

ก่อนที่จะมีการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ เจ้ากรมรถไฟคนที่สอง คือ นายแกรทส์ ชาวเยอรมัน ได้ทำการสำรวจภูมิประเทศใหม่ เนื่องจากเห็นว่าการสำรวจการสร้างทางรถไฟสายเหนือที่อังกฤษเคยทำไว้ มีระยะทางไกลสิ้นเปลืองค่าก่อสร้างมากเกินไป หลังจากการสำรวจแนวทางรถไฟแล้ว ได้แนะนำให้ไทยก่อสร้างทางรถไฟจากลพบุรีไปยังนครสวรรค์ ผ่านอุตรดิตถ์ ลำปาง ถึงเชียงใหม่ โดยคาดว่าจะใช้งบประมาณในการก่อสร้าง 35,800,000 บาท ในปีพ.ศ. 2447 นายแกรทส์ ขอลาออกจากราชการ ต่อมา นายแอล ไวลเลอร์ วิศวกรชาวเยอรมัน ได้ดำรงตำแหน่งเป็น เจ้ากรมการรถไฟสายเหนือ ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือเป็นไปตามแบบแผนของเยอรมัน โดยมีขนาดกว้างของทางรถไฟ 1.345 เมตร

การก่อสร้างทางรถไฟแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การก่อสร้าง และการประมูลสิ่งของเพื่อใช้ในการก่อสร้าง โดยการประมูลสิ่งของนี้ได้รับความสนใจจากนานาประเทศ เนื่องจากสามารถทำกำไรได้มาก ทำให้มีหลายประเทศเข้าร่วมการประมูล ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา เยอรมนี เบลเยียม และญี่ปุ่น การประมูลสิ่งของเหล่านี้มีการดำเนินการหลายครั้ง แต่ทุกครั้งเกิดข้อพิพาท ความขัดแย้ง และการแทรกแซงทางการเมืองระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามทั้งการสำรวจภูมิประเทศ การเตรียมงานขั้นต้น การก่อสร้างเป็นระยะ ๆ และการสั่งซื้ออุปกรณ์ส่วนใหญ่มาจากเยอรมนีและดำเนินการโดยชาวเยอรมัน

เมื่อปี พ.ศ. 2457 เกิดสงครามระหว่างประเทศมหาอำนาจ โดยฝ่ายสัมพันธมิตรซึ่งมีอังกฤษและฝรั่งเศสเป็นหัวหน้า กับฝ่ายเยอรมัน ออสเตรีย - ฮังการี สงครามในครั้งนี้ได้แผ่ขยายออกไปจนกลายเป็นสงครามโลกครั้งที่ 1 ในระยะแรกประเทศไทยได้ประกาศตัวเป็นกลาง ต่อมาเมื่อการสงครามได้แผ่ขยายเข้ามาในภูมิภาคเอเชีย พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริว่าการสงครามอาจกระทบกระเทือนมาถึงประเทศไทยได้ ประกอบกับในระยะหลังของสงคราม ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเข้าเป็นฝ่ายสัมพันธมิตร ฝ่ายตรงข้ามกับเยอรมัน จึงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้งสายเหนือ และสายใต้เข้าด้วยกัน เรียกชื่อใหม่ว่า “กรมรถไฟหลวง” และโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งพระเจ้าน้องยาเธอกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน (พระองค์เจ้าชายบุรีฉัตรไชยากร) เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พร้อมกับให้เลิกตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ คือ นายแอล ไวลเลอร์ มาเป็นหัวหน้าแผนกวิชา ในกรมรถไฟหลวงแทน



รูปที่ 6 เส้นทางรถไฟสายเหนือ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

การเดินทางรถไฟสายเหนือ ก่อนที่กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน จะมารับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงมีการเปิดเส้นทางเดินรถไฟถึงสถานีปากพง และกำลังดำเนินการช่วงลำขุนตาน บริเวณเขตต่อจังหวัดลำปาง และลำพูน การสร้างทางรถไฟได้ดำเนินการสร้างทางต่อ โดยซื้อที่ดินสำหรับสร้างสถานีลำพูนและสถานีเชียงใหม่ ควบคุมการวางรางสร้างทางรถไฟจากลำขุนตานไปจนถึงสถานีเชียงใหม่ และเปิดการเดินทางตลอดทางสายเหนือ จากกรุงเทพฯ ถึง เชียงใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2464

เนื่องจากความกว้างของทางรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ คือ 1.345 เมตร แต่ทางรถไฟสายใต้มีความกว้างเพียง 1 เมตร จึงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเชื่อมโยงการเดินทางรถไฟทั่วประเทศ ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงตัดสินพระทัยเปลี่ยนแปลงรางรถไฟทั้งหมดของประเทศให้มีความกว้าง 1 เมตร

1) ระยะเวลาการก่อสร้าง

การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือเริ่มจากสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นสถานีแยกทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ สำหรับการเดินรถไฟสายเหนือเริ่มขึ้นเป็นระยะๆ โดยเริ่มมีการเดินรถไฟจากสถานีชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2444 และขยายการให้บริการเดินรถ

ผ่านสถานีรถไฟในจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ นครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน จนสุดจังหวัดเชียงใหม่ โดยสามารถเดินรถไฟได้ทั้งสายเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2469 นอกจากนี้ยังมีทางแยกจากสถานีชุมทางบ้านดารา จังหวัดอุตรดิตถ์ ไปยังจังหวัดสุโขทัย ซึ่งเปิดการเดินรถในวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2453 การเดินรถไฟสายเหนือทั้งสายใช้เวลาทั้งสิ้น 25 ปี (พ.ศ. 2444 – พ.ศ. 2469) ซึ่งการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือ จากชุมทางบ้านภาชี - เชียงใหม่ ระยะทางทั้งสิ้น 661 กิโลเมตร สิ้นค่าก่อสร้างทั้งหมด 46,817,492 บาท เมื่อนับรวมระยะทางจากสถานีกรุงเทพ - เชียงใหม่ รถไฟสายเหนือจะมีระยะทางรวม 751 กิโลเมตร ดังนี้

ตารางที่ 2 สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายเหนือ

| สถานีสำคัญ | วันที่เปิดบริการ เดินรถไฟ | ระยะทาง (กิโลเมตร) |
|---------------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| ชุมทางบ้านภาชี - ลพบุรี | 1 เมษายน 2444 | 43 |
| ลพบุรี - ปากน้ำโพ (นครสวรรค์) | 1 ตุลาคม 2448 | 117 |
| ปากน้ำโพ - พิษณุโลก | 24 มกราคม 2450 | 139 |
| พิษณุโลก - ชุมทางบ้านดารา (อุตรดิตถ์) | 11 พฤศจิกายน 2451 | 69 |
| ชุมทางบ้านดารา - สวรรคโลก (สุโขทัย) | 15 สิงหาคม 2452 | 29 |
| ชุมทางบ้านดารา - ปางต้นผึ้ง | 15 สิงหาคม 2452 | 51 |
| ปางต้นผึ้ง - แม่พริก | 1 มิถุนายน 2454 | 19 |
| แม่พริก - ปากป่าน (แพร่) | 15 พฤศจิกายน 2455 | 10 |
| ปากป่าน - ห้วยแม่ต้า | 1 พฤษภาคม 2456 | 12 |
| ห้วยแม่ต้า - บ้านปิน | 15 มิถุนายน 2457 | 13 |
| บ้านปิน - ผาคอ | 1 พฤษภาคม 2458 | 17 |
| ผาคอ - แม่จาง | 15 ธันวาคม 2458 | 19 |
| แม่จาง - ลำปาง | 1 เมษายน 2459 | 42 |
| ลำปาง - ปางหัวพง | 20 ธันวาคม 2459 | 33 |
| ปางหัวพง - ปางยาง (ลำพูน) | 1 กรกฎาคม 2461 | 4 |
| ปางยาง - อุโมงค์ขุนตาน - เชียงใหม่ | 1 มกราคม 2469 | 72 |

ที่มา : รวบรวมโดยผู้วิจัย

2) ปัญหาและอุปสรรคของการก่อสร้าง

ทางรถไฟสายเหนือประสบปัญหา ทั้งที่เกิดจากรัฐบาลไทยและปัจจัยภายนอกหลายประการ นอกจากนี้ในขณะที่มีการก่อสร้างและภายหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จ ทางรถไฟได้รับความเสียหายในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ดังนี้

- การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือก่อให้เกิดความขัดแย้งและการประท้วงทางการทูตหลายครั้ง เนื่องจากมีประเทศตะวันตกที่ต้องการแสวงหาผลประโยชน์จากการสร้างทางรถไฟและการประมูล

สิ่งของที่ใช้อย่างไรก็ตามการสำรวจ การดำเนินการก่อสร้าง และสิ่งของที่ใช้ส่วนใหญ่ล้วนมาจากประเทศเยอรมนี เนื่องจากเจ้ากรรมรถไฟสายเหนือเป็นชาวเยอรมัน กล่าวได้ว่าการก่อสร้างรถไฟสายนี้ถูกรอบคลุมจากชาวเยอรมันเกือบทั้งหมด แต่ได้มีข้อตกลงและความพยายามที่จะถ่ายเทอำนาจมาให้คนไทยมากขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 เมื่อไทยเข้าร่วมกับสัมพันธมิตร ซึ่งอยู่ฝ่ายตรงข้ามกับเยอรมัน ทำให้เจ้ากรรมรถไฟและวิศวกรชาวเยอรมันต้องตกเป็นเชลยสงครามโดยปริยาย ส่งผลให้การก่อสร้างทางรถไฟต้องหยุดชะงัก ดังนั้น รัชกาลที่ 6 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งพระเจ้าน้องยาเธอกรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธินเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง การก่อสร้างจึงดำเนินการต่อไปได้

- เนื่องจากสภาพภูมิประเทศทางภาคเหนือของไทยประกอบด้วยภูเขาสูงและป่าทึบ การก่อสร้างเป็นไปอย่างยากลำบาก การก่อสร้างอุโมงค์และสะพานข้ามหลายแห่ง โดยมีอุโมงค์ในเส้นทางจังหวัดอุตรดิตถ์ แพร่ และลำพูน 4 อุโมงค์ คือ ปางตุงขอบ เขาพลึง ห้วยแม่ลาน และขุนตาน

ค. การพัฒนาการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้

ทางรถไฟสายใต้เป็นทางรถไฟอีกสายหนึ่งที่อังกฤษแสดงความประสงค์และกดดันให้ประเทศไทยสร้าง เพราะต้องการเชื่อมต่อทางรถไฟไทยกับทางรถไฟของประเทศอังกฤษในบริเวณแหลมมลายู ซึ่งเป็นอาณานิคม และเขตอิทธิพลของอังกฤษ และได้แผ่อิทธิพลเข้ามาประชิดหัวเมืองมลายูของไทย เช่น ไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู ปะลิส ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้สร้างทางรถไฟสายใต้ขึ้น เพื่อรักษาความมั่นคงของประเทศและรักษาสมดุลงของมหาอำนาจชาติตะวันตกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทย ได้แก่ อังกฤษ เยอรมัน และฝรั่งเศส

จุดเริ่มต้นของการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ คือเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่สงขลาไปถึงตำบลกุหลิมในแขวงมณฑลไทรบุรีแก่นายชาลส์ ดันลอป (Mr. Charle Dunlop) เมื่อวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2433 โดยมีข้อความในสัญญาว่า “การเซอร์เวททางสายใหญ่ (เมนไลพ์) จะต้องลงมือทำภายในเวลา 3 ปี กับการก่อสร้างจะต้องลงมือทำภายใน 4 ปี และจะต้องให้แล้วเสร็จภายใน 8 ปี นับแต่วันที่มีในสัญญา ถ้าผู้รับอนุญาตทำงานไม่สำเร็จให้ยกเลิกสัญญาเมื่อวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2441” เมื่อใกล้หมดสัมปทานนายชาลส์ ดันลอป ไม่สามารถหาทุนมาดำเนินการได้ ซ้ำยังขอให้รัฐบาลค้ำประกันเงินทุนค่าก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบ รถไฟนี้จึงถูกยกเลิกไปในปีพ.ศ. 2441

- ทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ – เพชรบุรี

ในปี พ.ศ. 2435 นายอาเก เวสเตนโฮลซ์ (Aage Westenholz) ได้ยื่นหนังสือขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ – เพชรบุรี ซึ่งรัฐบาลมิได้พิจารณาอนุมัติ จนนายอาเก เวสเตนโฮลซ์ ได้ยื่นขออีกครั้งในปีพ.ศ. 2436 และได้รับอนุญาตให้สร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ – เพชรบุรี ด้วยขนาดราง 1 เมตร เริ่มจากกรุงเทพ ฯ ไปตามคลองบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก และตามถนนหลวงถึงเมืองเพชรบุรี โดยจะต้องก่อสร้างภายในเวลา 5 ปี มิฉะนั้นรัฐบาลซื้อคืนได้ หลังจากได้รับสัมปทานแล้ว นายอาเก เวสเตนโฮลซ์ ไม่สามารถหาทุนมาดำเนินการได้ จึงยื่นข้อเสนอให้ไทยรับคืนสัมปทานไปสร้าง

ทางรถไฟเอง โดยให้ตั้งกรมรถรางหรือรถไฟน้อย และว่าจ้างตนเพื่อควบคุมการก่อสร้างภายใต้การบังคับบัญชาของรัฐบาลไทย โดยประมาณการค่าก่อสร้าง 3 ล้านบาท แต่ที่ประชุมเสนาบดีปฏิเสธข้อเสนอนี้ ดังนั้นนายอาเกี เวสเดนโฮลซ์ จึงเสนอขอเปลี่ยนเส้นทางจากเดิมไปทางเหนือตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปพระปฐมเจดีย์ โพลาราม ราชบุรี และขอให้รัฐบาลประกันร้อยละ 5 ต่อปี ซึ่งรัฐบาลตอบปฏิเสธ สาเหตุสำคัญที่ต้องการขอเปลี่ยนเส้นทาง เนื่องจากเส้นทางเดิมที่จะก่อสร้างทางรถไฟเป็นเส้นทางตามคลองที่ประชาชนนิยมสัญจร และไม่รู้สึกร้องการความเร่งด่วนในการคมนาคม ผู้รับสัมปทานจึงเกรงว่ารถไฟจะไม่ได้รับความนิยมจนทำให้ขาดทุน หากเปลี่ยนเส้นทางมาทางพระปฐมเจดีย์ โพลารามและเพชรบุรี ซึ่งเป็นแหล่งการค้าและปูชนียสถานที่ประชาชนนิยมเดินทางไปนมัสการเป็นประจำจะดีกว่า ปัญหาเรื่องการขอเปลี่ยนเส้นทาง การก่อสร้างทางรถไฟเกิดขึ้นเรื่อยมา ควบคู่กับการโอนสัมปทาน โดยสัมปทานทางรถไฟสายนี้ ถูกเปลี่ยนผู้รับโอนอีก 3 ครั้ง โดยมีผู้รับโอนตามลำดับ คือ พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ นายจอห์น อาร์มสตรอง (John Armstrong) ผู้จัดการธนาคารชาร์เตอร์แห่งประเทศไทย และนายปีเตอร์ บูกิสลอส คาร์ทีอุส กินช์ (Peter Bugislaus Carteus Kinch) ในที่สุดนายกินช์ เสนอให้รัฐบาลรับซื้อสัมปทานคืนเป็นเงิน 25,000 บาท รัฐบาลได้รับซื้อคืนในปี พ.ศ. 2443 หลังจากนั้นกรมรถไฟได้ว่าจ้างนายกินช์เป็นผู้สำรวจและก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2443 จนการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าวแล้วเสร็จและสามารถเปิดเดินรถได้เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2446 ใช้งบประมาณ 7,880,000 บาท การก่อสร้างทางรถไฟกรุงเทพฯ - เพชรบุรี จึงล่าช้ากว่ากำหนด 6 ปี (พ.ศ.2437 - พ.ศ.2443)

- ทางรถไฟสายเพชรบุรี - หัวเมืองภาคใต้ของไทย

รัฐบาลไทยได้ตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อจากเพชรบุรี หลังจากที่ต้องหยุดการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ลง หลังจากเปิดใช้ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - เพชรบุรี เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะมุ่งเน้นการสร้างทางรถไฟสายเหนือ สาเหตุที่ต้องมีการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อ ทั้งนี้เพราะหากรัฐบาลไทยไม่รีบสร้างทางรถไฟสายใต้โดยเร็ว ประเทศอังกฤษอาจถือโอกาสเข้ามาแทรกแซงได้ เนื่องจากสหพันธรัฐมลายูได้สำรวจเส้นทางลู่เข้ามาในพระราชอาณาเขตแล้ว เพื่อเป็นการกระชับพื้นที่และความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับหัวเมืองทางใต้ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น เพราะในช่วงนั้นหัวเมืองภาคใต้ตอนล่างมีความใกล้ชิดกับป็นมากกว่ากรุงเทพฯ การดำรงชีวิตของประชาชนทางใต้ใกล้เคียงกับมลายูมากกว่าฝั่งไทย การปรับปรุงการคมนาคมจะช่วยลดความแตกต่างระหว่างกัน อีกทั้งการสร้างทางรถไฟเพื่อป้องกันการถือโอกาสแทรกแซงหัวเมืองมลายูของไทยอีกทางด้วย และตัดความรำคาญจากชาติตะวันตกที่พยายามเข้ามาสัมปทานขอสร้างทางรถไฟ ทำให้รัฐบาลไทยจึงตัดสินใจสร้างทางรถไฟสายใต้ลงสู่แหลมมลายูเอง

ภายหลังจากการเจรจาและต่อรองระหว่างรัฐบาลไทยกับอังกฤษหลายครั้ง ท้ายที่สุดไทยได้ให้อังกฤษเข้ามาดูแลการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้จากเพชรบุรีลงมายังแหลมมลายู โดยไทยยินยอมยกสิทธิการปกครองและการบังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู ปะลิส และเกาะใกล้เคียงให้แก่อังกฤษ ส่วนอังกฤษยินยอมยกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต โดยยอมให้คนบังคับอังกฤษที่จดทะเบียนหลัง

วันลงนามสัญญาต้องขึ้นศาลไทย และยกเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 และสหพันธรัฐมลายูยินยอมให้ไทยกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟสายนี้ โดยไทยได้ลงนามกู้เงินในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2451

ปลายเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2451 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระบรมราชานุญาตแต่งตั้งนายเฮนรี กิตตินส์ ชาวอังกฤษ ดำรงตำแหน่งวิศวกรผู้บังคับการทางรถไฟสายใต้ โดยกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างไว้ 7 ปี ต่อมาได้ยืดระยะเวลาออกเป็น 10 ปี เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 การดำเนินการสร้างทางรถไฟออกเป็นระยะ ๆ ดังนี้

- เพชรบุรี – สงขลา ใช้ระยะเวลาการก่อสร้าง 7 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2452 – 2459
- สงขลา – ระแงะ (นราธิวาส) ใช้ระยะเวลาการก่อสร้าง 3 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2459 – 2462

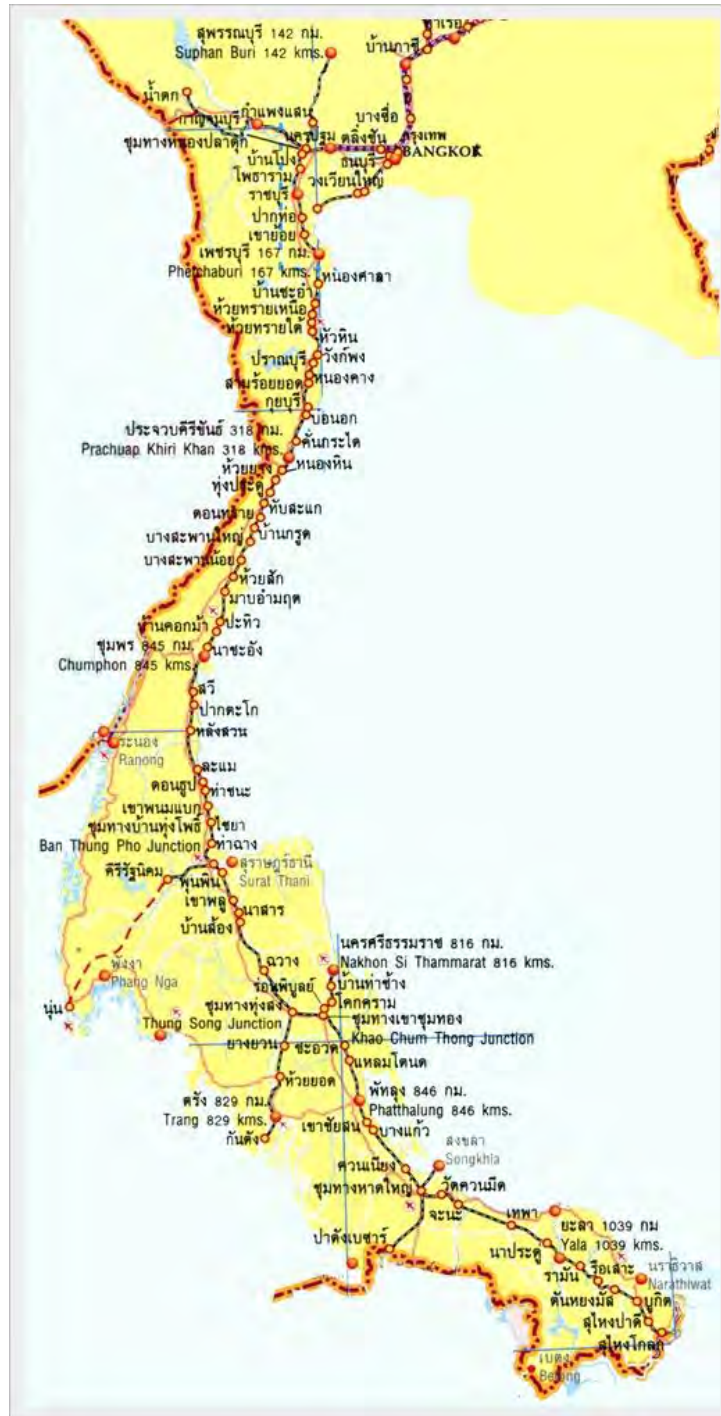
การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อไปยังสถานีสุโขทัยแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2464 สาเหตุสำคัญที่ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ดำเนินงานได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีภาวะผูกพันกับสหพันธรัฐมลายูเรื่องเงินกู้ จึงต้องดำเนินงานให้เสร็จตามกำหนด ไทยมีแหล่งเงินทุนแน่นอนในการนำมาสร้างทางรถไฟ นอกจากนี้การก่อสร้างทางรถไฟสายนี้แตกต่างจากการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือที่จะดำเนินการก่อสร้างจากสถานีกรุงเทพ ฯ จนถึงสถานีปลายทางตามลำดับ แต่นายกิตตินส์เปลี่ยนแปลงแผนงานบางอย่าง โดยเน้นสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างหัวเมืองก่อน แล้วจึงค่อยเชื่อมต่อกัน เช่น มีการเร่งสร้างรถไฟเชื่อมกันระหว่างสงขลากับชุมพรก่อน ส่วนทางเพชรบุรีลงไปชุมพรค่อย ๆ ดำเนินการตามมา เป็นต้น

1) ระยะเวลาการก่อสร้าง

การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ การสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ – เพชรบุรี และการสร้างทางรถไฟจากเพชรบุรี - หัวเมืองภาคใต้ของไทย

- การสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ – เพชรบุรี เริ่มก่อสร้างขึ้นในเดือนเมษายน พ.ศ. 2443 จนแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการได้ในปี พ.ศ. 2446 ระยะเวลาการก่อสร้างประมาณ 2 ปี โดยก่อสร้างตามเส้นทางจากต้นปากคลองบางกอกน้อย ตรงไปทางทิศตะวันตก เลียบคลองมหาสวัสดิ์ ข้ามแม่น้ำท่าจีนตรงตำบลบ้านเขมรไปจนถึงฝั่งแม่น้ำแม่กลองตรงตำบลบ้านโป่ง เลี้ยวไปทางทิศใต้เลียบใกล้ฝั่งแม่น้ำ ข้ามแม่น้ำแม่กลอง ที่งบประมาณการสร้างไม่เกิน 7,880,000 บาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย กิโลเมตรละ 52,000 บาท

- ทางรถไฟสายเพชรบุรี – หัวเมืองภาคใต้ของไทย เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464 รวมระยะเวลา 12 ปี ทางสายนี้ผ่านนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ยะลา สุดปลายทางที่สุโขทัย จังหวัดนราธิวาส



รูปที่ 7 เส้นทางรถไฟสายใต้
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 3 สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการสถานีรถไฟสายใต้

| สถานีสำคัญ | วันที่เปิดบริการเดินรถไฟ | ระยะห่างระหว่างสถานี (กิโลเมตร) |
|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| กรุงเทพ – เพชรบุรี | 1 เมษายน 2446 | |
| เพชรบุรี – ชะอำ | 9 มิถุนายน 2454 | |
| ชะอำ – หัวหิน | 25 พฤศจิกายน 2454 | |
| หัวหิน – วังคัง | 1 มกราคม 2456 | |
| วังคัง – ประจวบคีรีขันธ์ | 1 มิถุนายน 2457 | 69 |
| ประจวบคีรีขันธ์ – บ้านกรูด | 1 มิถุนายน 2457 | 59 |
| บ้านกรูด – บางสะพานใหญ่ | 1 ธันวาคม 2458 | 16 |
| บางสะพานใหญ่ – ชุมพร | 1 ตุลาคม 2459 | |
| ทุ่งสง – บ้านนา | 14 กุมภาพันธ์ 2458 | |
| ทุ่งสง – พัทลุง | 1 ตุลาคม 2457 | 89 |
| พัทลุง – อุตะเภ (ชุมทางหาดใหญ่) | 1 มกราคม 2456 | 84 |
| อุตะเภ – คลองทราย | 1 เมษายน 2460 | 100 |
| คลองทราย – บาลอ | 1 พฤศจิกายน 2463 | |
| บาลอ – ดันหยงมัส | 1 มีนาคม 2463 | 38 |
| ดันหยงมัส – สุโขทัย | 17 กันยายน 2464 | 45 |
| ชุมทางหาดใหญ่ – บาดังเบซาร์ | 1 กรกฎาคม 2461 | |

ที่มา : รวบรวมโดยผู้วิจัย

2) ปัญหาและอุปสรรคของการก่อสร้าง

การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ ฯ – เพชรบุรี ล่าช้ากว่าที่กำหนด มีสาเหตุหลายประการ คือ เนื่องจากผู้รับเหมาขาดเงินทุนในการดำเนินงาน ความต้องการเปลี่ยนเส้นทางก่อสร้าง การเปลี่ยนมือผู้ถือสัมปทานถึง 4 ครั้ง ท้ายที่สุดรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนรับคืนสัมปทานและดำเนินการก่อสร้างเอง ในการประมูลเครื่องรถไฟสายเพชรบุรีเกิดการแก่งแย่งผลประโยชน์ระหว่างมหาอำนาจตะวันตก ได้แก่ เยอรมัน อังกฤษ และอเมริกา ส่งผลให้มีการประท้วงแก่ฝ่ายไทยหลายครั้ง เนื่องจากอเมริกากล่าวอ้างว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมและความเสมอภาคในการประมูล นอกจากนี้อิทธิพลของอังกฤษที่แผ่ขยายเข้ามาทางภาคใต้ กัดดันทั้งวิธีการทางทูตที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อให้ไทยอนุญาตให้อังกฤษเข้ามามีส่วนในการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ การเจรจาระหว่างกันเกิดขึ้นหลายครั้ง จนมีการแลกเปลี่ยนและทำสัญญาร่วมกัน โดยไทยยินยอมยกสิทธิการปกครองและการบังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรัง กานู ปะลิส และเกาะใกล้เคียงให้แก่อังกฤษ ส่วนอังกฤษยินยอมยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และยกเลิกอนุสัญญาฉบับ พ.ศ. 2440 นอกจากนี้สหพันธรัฐมลายูยินยอมให้ไทยกู้เงินเพื่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ให้อังกฤษเข้ามาควบคุมดูแลการก่อสร้างทั้งหมด โดยบังคับให้ไทยแต่งตั้งเจ้ากรมรถไฟชาวอังกฤษ และเป็น

อิสระต่อกรรมรถไฟเดิม ซึ่งมีเจ้ากรรมรถไฟเป็นชาวเยอรมัน แสดงให้เห็นว่าอังกฤษเข้ามาแทรกแซงกิจการภายในของไทยเป็นอย่างยิ่ง

ง. การพัฒนาการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก

ในปี พ.ศ. 2448 ซึ่งอยู่ในช่วงพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ได้เริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อมีการจัดซื้อที่ดินสำหรับก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกโดยแนวทางการรถไฟจะก่อสร้างจากกรุงเทพถึงมณฑลปราจีน (ปราจีนบุรี) การก่อสร้างดำเนินการเป็นระยะ ๆ จากรายงานการสร้างทางรถไฟ สายตะวันออกปี พ.ศ. 2450 สรุปได้ว่า มีการก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพถึงฉะเชิงเทราเป็นระยะทาง 63.4 กิโลเมตร ต่อมาการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ต้องหยุดชะงักลง เพราะกรรมรถไฟเร่งก่อสร้างทางรถไฟสายใต้และสายเหนือก่อน จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2461 ได้มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากฉะเชิงเทรา ถึง อยุธยาประเทศ โดยให้มีการตรวจและวางแนวทางการวางรางรถไฟให้เสร็จสิ้นภายใน 2 ปี จึงมีการก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกจาก แปรดรีว (ชุมทางฉะเชิงเทรา) ถึงสถานีรถไฟปราจีนบุรี และได้เปิดการเดินรถไฟ จากทางแปรดรีวถึงกบินทร์บุรี ระยะทาง 100 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2467 และเริ่มเปิดการเดินรถจากกบินทร์บุรีถึงสถานีอยุธยาประเทศ ระยะทาง 94 กิโลเมตร ในวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2469

ในปี พ.ศ. 2496 การรถไฟได้มีการติดต่อเจรจากับคณะผู้แทนรถไฟกัมพูชา เรื่อง การเชื่อมทางรถไฟกัมพูชากับรถไฟไทยในทางรถไฟสายตะวันออก (สายอยุธยาประเทศ) และได้เปิดการเดินรถไฟระหว่างประเทศ ในวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2498 ต่อมาได้หยุดการเดินรถไฟไประยะหนึ่ง ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2504 แล้วเปิดการเดินรถใหม่อีกครั้งเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2513 แต่ก็ได้ยุติการเดินรถไฟอีกเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2517



รูปที่ 8 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย.

การก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเพิ่มเติมเริ่มขึ้น เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2512 รัฐบาลได้ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินในจังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดชลบุรี เพื่อก่อสร้างทางรถไฟระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา - สัตหีบ ในปี พ.ศ. 2514 - พ.ศ. 2520 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจ วางแนวเขต และเวนคืนที่ดินในบริเวณแนวที่จะก่อสร้าง และได้เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2524 จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2528 ในวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2538 ได้มีพิธีเปิดทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเป็นทางการ เนื่องจากทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกอยู่ในบริเวณพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยโรงงานและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ ดังนั้น การก่อสร้างและขยายทางรถไฟสายนี้จึงมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยทางรถไฟในช่วงนี้ ประกอบด้วย 2 ช่วงหลัก คือ ชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอย และชุมทางในช่วงที่สอง คือ ชุมทางฉะเชิงเทรา-ท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ-ท่าเรือมาบตาพุด นอกจากนี้มีช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบแก้ว ซ้อนทับกับทางรถไฟสายตะวันออกด้วย

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และการสร้างทางรถไฟสายตะวันออกได้รับการบรรจุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนา

ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 - 2554 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 โดยมีขอบเขตงานก่อสร้างจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ผ่านสถานีสำคัญ ได้แก่ ชลบุรี บางพระ ชุมทางศรีราชา สิ้นสุดที่สถานีแหลมฉบัง ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา และชลบุรี งานก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 และเปิดเดินรถตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2555

1) ระยะเวลาการก่อสร้าง

การก่อสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออก ดำเนินการขยายเส้นทางออกไปหลายสาย โดยเฉพาะบริเวณชายฝั่งตะวันออก การก่อสร้างและขยายทางรถไฟสายนี้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2448 จนถึงปัจจุบัน นับเป็นเวลามากกว่า 100 ปี โดยระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางในสถานีรถไฟที่สำคัญ ดังนี้

- สายกรุงเทพ - อยุธยาประเทศ ระยะเวลาการก่อสร้าง 21 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2448-2469
- สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะเวลาการก่อสร้าง 31 ปี พ.ศ. 2524 - 2555

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเริ่มจากสถานีกรุงเทพ ผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สูดปลายทางที่อยุธยาประเทศ จังหวัดสระแก้ว (กม.255) ทางช่วงนี้ที่สถานีชุมทางคลองสิบเก้า (กม. 85) มีทางแยกไปบรรจบทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สถานีชุมทางแก่งคอย (กม.168) และที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม.61) มีทางแยกไปท่าเรือน้ำลึกสัดหีบ (กม.134) และที่สถานีชุมทางศรีราชา มีทางแยกไปท่าเรือ-แหลมฉบัง และสถานีชุมทางเขาชีจรรย์มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตารางที่ 4 สถานีรถไฟ วันที่เปิดให้บริการ และระยะทางของรถไฟสายตะวันออก

| สถานีสำคัญ | วันที่เปิดบริการเดินรถไฟ | ห่างจากสถานีกรุงเทพ (กิโลเมตร) |
|---|--------------------------|--------------------------------|
| สายกรุงเทพ - อยุธยาประเทศ | | |
| กรุงเทพ- ฉะเชิงเทรา | 24 มกราคม 2450 | 63 |
| แปดริ้ว - กบินทร์บุรี | 1 มกราคม 2467 | 100 |
| กบินทร์บุรี - อยุธยาประเทศ | 8 พฤศจิกายน 2469 | 94 |
| สายชายฝั่งทะเลตะวันออก | | |
| ตอนฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง (รางคู่) | 12 มกราคม พ.ศ.2555 | 78 |

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

สรุปรายละเอียดของการก่อสร้าง การเปิดให้บริการ และสถานภาพรถไฟในเส้นทางต่าง ๆ ได้แก่ สายอีสาน สายเหนือ สายใต้ สายตะวันออก นอกจากทางรถไฟสายหลักทั้ง 4 เส้นทางแล้ว ยังมีทางรถไฟไทยอีกหลายสายที่เปิดให้บริการและเลิกให้บริการไปแล้ว ดังตารางที่ 5

กิจการรถไฟซึ่งได้เริ่มตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2439 จนกระทั่งสิ้น รัชสมัยของพระองค์ในปี พ.ศ.2453 มีทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร และกำลังก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จอีก 690 กิโลเมตร ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า

เจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีทางรถไฟที่เปิดใช้ทั้งหมด 2,581 กิโลเมตร และอยู่ในระหว่างก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตร

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 พระองค์ทรงดำเนินรัฐประศาสน์นโยบายในการบำรุงการคมนาคมเช่นเดียวกับรัชกาลก่อน ๆ แต่เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยกำลังปั่นป่วน ดังนั้น การก่อสร้างทางรถไฟสมัยนี้จึงเป็นไปได้อย่างล่าช้า โดยมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นใหม่อีก 418 กิโลเมตร

กิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 ประเทศไทยประสบกับสภาวะทางการเงิน และสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร โดยมีทางรถไฟก่อสร้างเพิ่มอีก 259 กิโลเมตร

สำหรับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งทางอาคาร และรถจักรล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำเป็นต้องบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ ในระหว่างเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ

ในปี พ.ศ.2494 รัฐบาลสมัย จอมพล.ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย"

คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นทำหน้าที่ควบคุมดูแลกิจการขององค์กร ประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน คณะกรรมการ อีก 6 คน ผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และรัฐได้มอบเงินจำนวน 30 ล้านบาท ให้เป็นเงินสมทบทุนประเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีพลเอกจรรยา รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2494 ซึ่งในหลักการ รัฐควบคุมการแต่งตั้งและปลดผู้บริหาร คุมอัตราเงินเดือนพนักงาน คุมอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง คุมการเปิด-ปิดเส้นทางและการบริการ และการควบคุมการลงทุนทั้งหมด แต่หากดำเนินงานขาดทุน รัฐชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด

ตารางที่ 5 สรุปรายละเอียดการก่อสร้าง การเปิดให้บริการ และสถานภาพรถไฟในเส้นทางต่าง ๆ

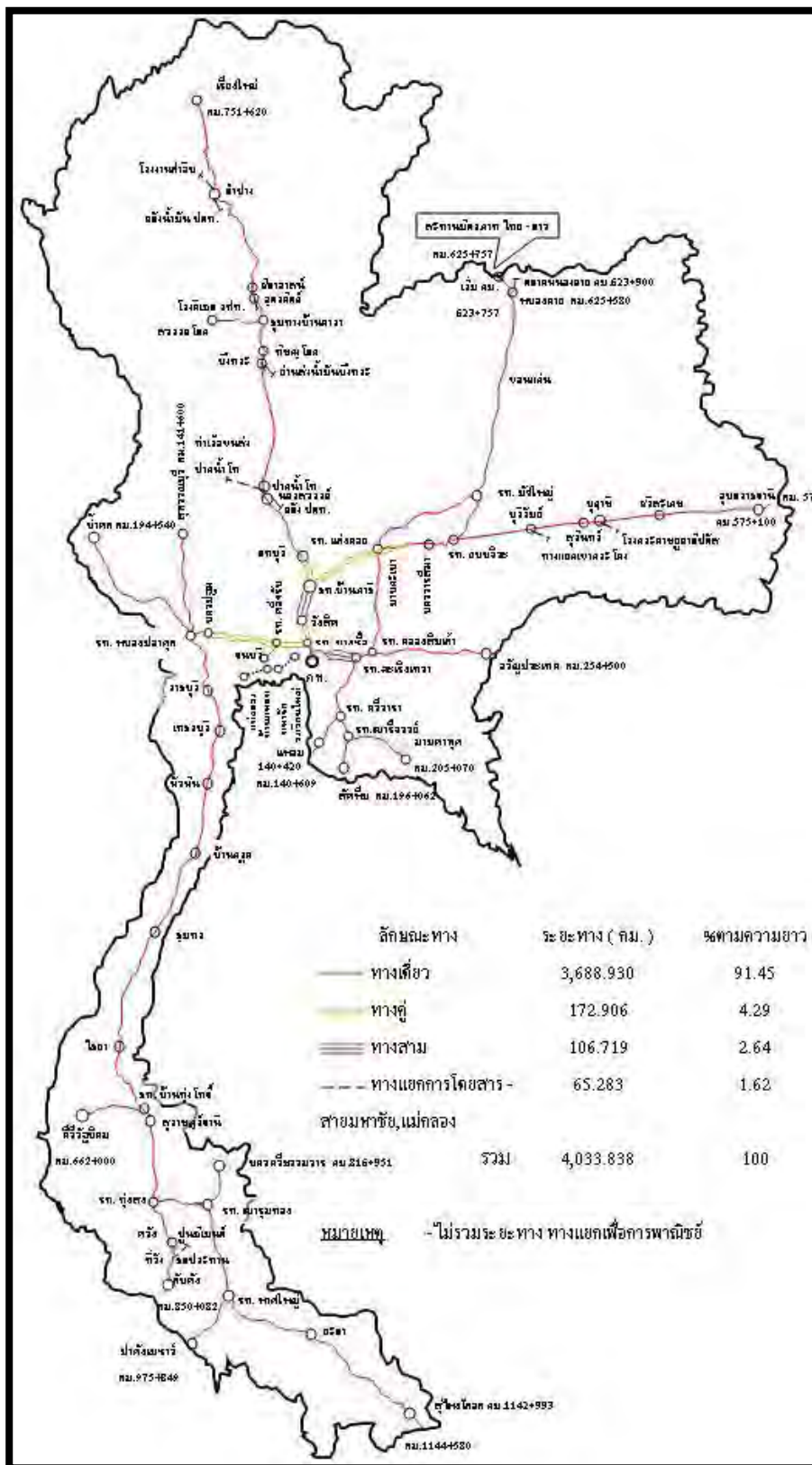
| สายรถไฟ | สถานีต้นทาง-ปลายทาง | ระยะทาง (กิโลเมตร) | เริ่ม-ก่อสร้างแล้วเสร็จ (พ.ศ.) | ระยะเวลา ก่อสร้าง (ปี) | เริ่มเปิดเดินรถไฟ ตลอดสาย | สถานภาพปัจจุบัน |
|------------------|---|-----------------------|-----------------------------------|---------------------------|------------------------------|---|
| สายอีสาน (เหนือ) | กรุงเทพ - อุบลราชธานี | 575 | 2434 - 2473 | 39 | 1 เมษายน 2473 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายอีสาน (ใต้) | กรุงเทพ - หนองคาย | 624 | 2434 - 2499 | 65 | 23 กันยายน 2499 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายอีสาน (ใต้) | หนองคาย - ท่านาแล้ง | 3.50 | 2549-2551 | 18 เดือน | 5 มีนาคม 2552 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายเหนือ | ชุมทางบ้านภาชี-เชียงใหม่ | 661 | 2444 - 2469 | 25 | 1 มกราคม 2469 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายใต้ | กรุงเทพฯ - เพชรบุรี | 1142 | 2443 - 2446 | 3 | 2446 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายใต้ | เพชรบุรี-สุโขทัย | | 2452 - 2464 | 12 | 2464 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายตะวันออก | กรุงเทพ - อยุธยา | 257 | 2448 - 2469 | 21 | 8 พฤศจิกายน 2469 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายตะวันออก | ชุมทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง - มาบตาพุด | 139 | 2524 - 2528 | 4 | 19 สิงหาคม 2538 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายตะวันออก | ชุมทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง (รางคู่) | 78 | 2547 - 2555 | 8 | 12 มกราคม 2555 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายปากน้ำ | กรุงเทพ-ปากน้ำ | 21 | 2434 - 2436 | 2 | 11 เมษายน 2436 | ยกเลิกเมื่อ พ.ศ.2503 และรื้อทางรถไฟ ออกทั้งหมด |

| สายรถไฟ | สถานีต้นทาง-ปลายทาง | ระยะทาง (กิโลเมตร) | เริ่ม-ก่อสร้างแล้ว เสร็จ (พ.ศ.) | ระยะเวลา ก่อสร้าง (ปี) | เริ่มเปิดเดินรถไฟ ตลอดสาย | สถานภาพปัจจุบัน |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|--|--|
| สายแม่กลอง (มหาชัย) | คลองสาน-มหาชัย | 33.1 | 2444 - 2547 | 3 | 29 ธันวาคม 2447 | เปิดให้บริการตลอดสาย แต่เปลี่ยนแปลง เส้นทางเดินรถจากสถานีคลองสาน ย้าย มาเป็นสถานีวงเวียนใหญ่ |
| สายแม่กลอง | บ้านแหลม - แม่กลอง | 33.8 | 2448 | 1 | 2448 | เปิดให้บริการตลอดสาย |
| สายคอคอดกระ | ชุมพร - เขาฝาชี | 90 | 2486 | 6 เดือน | 25 ธันวาคม 2486 | ยกเลิกเมื่อ พ.ศ.2488 และรื้อทางรถไฟ ออกทั้งหมด |
| สายมรณะ | หนองปลาตุก - ตำบลเจดีย์ สามองค์ | 303 | 2486 | 1 | 25 ธันวาคม พ.ศ. 2486 (ปลายทางสถานี ทันบิวช้ายัด พม่า) | ยกเลิกเมื่อ พ.ศ.2490 และรื้อทางรถไฟ ออกบางส่วน และเปิดให้บริการจาก สถานีกรุงเทพ - น้ำตก |
| สายบางบัวทอง | ซอยรถไฟพระยารวพงษ์ - บาง บัวทอง | 40 | 2451 - 2458 | 7 | 2458 | ยกเลิกเมื่อ พ.ศ.2486 และรื้อทางรถไฟ ออกทั้งหมด |
| สายท่าเรือ-พระพุทธบาท | ท่าเรือ-พระพุทธบาท | 20 | 2444 | | ไม่มีข้อมูล | ยกเลิกเมื่อ พ.ศ. 2485 และรื้อทางรถไฟ ออกทั้งหมด |

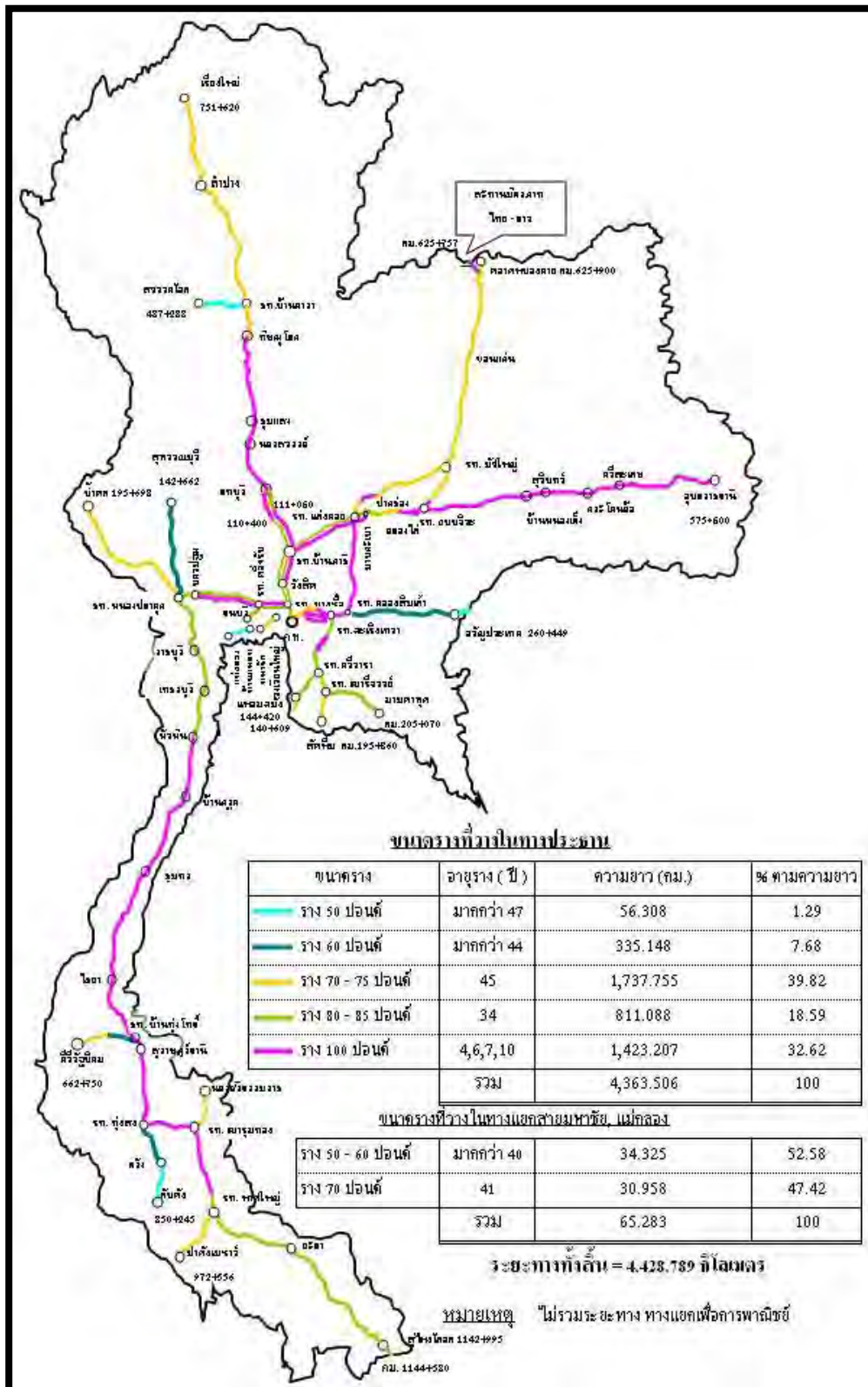
2.2 เส้นทางรถไฟในประเทศไทย

โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของไทย ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด แบ่งออกเป็น ทางเดี่ยวระยะทาง 3,763 กิโลเมตร (ร้อยละ 93) ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร (ร้อยละ 4) และทางสามระยะทาง 107 กิโลเมตร (ร้อยละ 3) โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับการขนส่งสินค้าใน 2 รูปแบบ คือ สถานีบรรจุและแยกสินค้าก่อกอง (Inland Container Depot: ICD) ที่ลาดกระบัง และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) กระจายอยู่ภูมิภาคต่างๆ ปัจจุบันการรถไฟ มีระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง กรุงเทพ - รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทาง ดังนี้

- ทางสายเหนือ ถึง จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร
- ทางสายใต้ ถึง จังหวัดนครราชสีมา (สุไหลโก-ลก) ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และ สถานีปาดังเบซาร์ ระยะทาง 974 กิโลเมตร
- ทางสายตะวันออก ถึง จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ) ระยะทาง 255 กิโลเมตร และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร
- ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 624 กิโลเมตร
- ทางสายตะวันตก ถึง สถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร
- ทางสายแม่กลองช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร
- นอกจากนี้ ยังมีการสร้างทางอีกหลายเส้นทาง อาทิ คลองสิบเก้า - บ้านภาชี - แก่งคอย - ศรีราชา - แหลมฉบัง - เขาชีจรรย์ - มาบตาพุด เพื่อให้รับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกด้วย

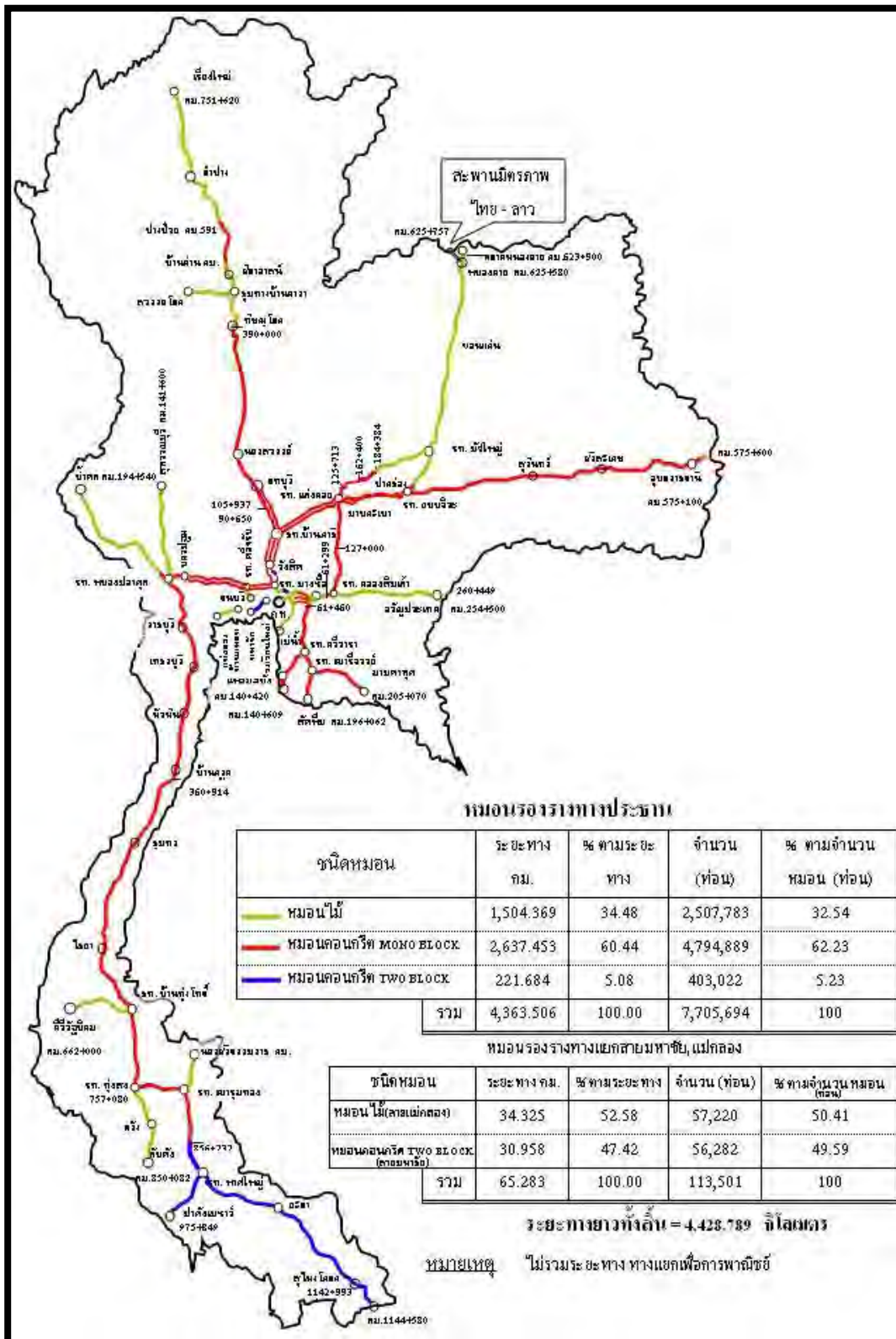


รูปที่ 9 แผนที่เส้นทางรถไฟไทย
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



รูปที่ 10 ขนาดรางเส้นประธานของรถไฟไทย

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



รูปที่ 11 ชนิดหมอนรถไฟแต่ละเส้นทางของรถไฟไทย

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 6 เส้นทางรถไฟไทยแยกแต่ละประเภท

| ทางสาย | ทางเดี่ยว (กม.) | ทางคู่ (กม.) | ทางสามทาง (กม.) | ทางหลักและ ทางตัน (กม.) |
|---------------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|----------------------------|
| กรุงเทพ - เชียงใหม่ | 619,031 | 72,147 | 60,899 | 307,914 |
| ชุมทางบ้านคานา - สวรรคโลก | 29,007 | - | - | 0,891 |
| ชุมทางบ้านภาชี - อุบลราชธานี | 442,868 | 43,948 | - | 130,342 |
| ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่ | 252,412 | - | - | 54,907 |
| ชุมทางถนนจิระ - หนองคาย | 357,317 | - | - | 49,759 |
| หนองคาย - สะพานมิตรภาพไทย - ลาว | 2,657 | - | - | 4,603 |
| จิตรลดา - มักกะสัน | 2,700 | - | - | - |
| ยมราช - อรัญประเทศ | 211,881 | 0,658 | 45,820 | 45,416 |
| มักกะสัน - แม่เฒ่า | 6,600 | - | - | 2,496 |
| หัวตะเฒ่า - สถานีรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ | 6,700 | - | - | 0,729 |
| ชุมทางฉะเชิงเทรา - สัตหีบ | 134,501 | - | - | 24,675 |
| ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง | 13,457 | - | - | 11,582 |
| ชุมทางเจ้าจักรพรรดิ - มาบตาพุด | 24,070 | - | - | 13,158 |
| ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย | 81,358 | - | - | 16,285 |
| ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน | 0,707 | 12,550 | - | 4,417 |
| ธนบุรี - สุโขทัย | 1,100,557 | 43,603 | - | 200,410 |
| ชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี | 78,090 | - | - | 4,050 |
| ชุมทางหนองปลาดุก - น้ำตก | 130,989 | - | - | 8,419 |
| ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนนิคม | 31,250 | - | - | 1,899 |
| ชุมทางทุ่งสง - กันตัง | 92,802 | - | - | 5,009 |
| ชุมทางเจ้าชุมทอง - นครศรีธรรมราช | 35,081 | - | - | 6,720 |
| ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ | 43,502 | - | - | 0,437 |
| รวมระยะทางทุกสาย (สายใหญ่) | 3,697,537 | 172,906 | 106,719 | 894,118 |
| สายแยก | | | | |
| วงเวียนใหญ่-มหาชัย | 31,242 | - | - | 2,349 |
| บ้านแหลม-แม่กลอง | 34,041 | - | - | 1,798 |
| รวมระยะทางสายแยก | 65,283 | - | - | 4,147 |
| หาดใหญ่ - สงขลา (ไม่มีการเดินรถ) | 29,605 | - | - | 2,788 |

ทางคู่ กรุงเทพ - รังสิต, ชุมทางบ้านภาชี-ลพบุรี, ชุมทางบ้านภาชี - มาบตาพุด, หัวหมาก, ฉะเชิงเทรา, ชุมทางบางซื่อ - ตลิ่งชัน, ชุมทางตลิ่งชัน - นครปฐม

ทางสามทาง รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี, หัวหมาก - ฉะเชิงเทรา

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3 ประเภทของรถไฟบรรทุกสินค้าที่ใช้ในกิจการรถไฟไทย

รถไฟบรรทุกสินค้าที่ใช้อยู่ในกิจการรถไฟไทย แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- รถเปิด คือ รถที่ไม่มีหลังคาคลุม
- รถปิด คือ รถที่มีหลังคาคลุม
- รถพิเศษ คือ รถที่ใช้สำหรับบรรทุกของใหญ่และหนัก หรือสิ่งของที่จำเป็นบรรทุกบนรถแบบเปิด และแบบปิดไม่ได้

รถบรรทุกตามแบบเปิด และแบบปิด มี 2 ชนิด คือ ชนิด 4 ล้อ โดยมีล้อพร้อมเพลาดัดตั้งอยู่กับโครงประธานโดยตรงคันละ 2 เพลา 4 ล้อ และชนิดโบกี้ 8 ล้อ ซึ่งมีแคร่โบกี้คันละ 2 แคร่ และมีล้อพร้อมเพลาดัดตั้งอยู่แคร่โบกี้ละ 2 เพลา 4 ล้อ รถชนิด 4 ล้อ จะมีขนาดเล็ก กว่ารถบรรทุกโบกี้ 8 ล้อ รถบรรทุกทั้งแบบเปิด และแบบปิดนี้ ทำให้มีลักษณะแตกต่างกันออกไป เพื่อให้เหมาะสมกับสินค้าต่าง ๆ ที่จะทำการบรรทุกอีกด้วย

รถบรรทุกแบบพิเศษ คือ รถที่ออกแบบไว้เป็นพิเศษ เพื่อบรรทุกของที่มีน้ำหนักมากและมีขนาดใหญ่ เช่น บรรทุกหม้อน้ำ หรือเครื่องจักรกลที่มีขนาดหนักและใหญ่โต รถแบบนี้มักจะออกแบบและสร้างให้ตัวรถยาววางอยู่บนแคร่โบกี้รวม 8 ล้อ บางแบบลดตัวพื้นรถให้ต่ำลงมา เพื่อสิ่งบรรทุกจะได้ไม่สูงเกินไปจนไปกระทบสิ่งปลูกสร้างริมทางรถไฟและโครงสร้างของสะพานรถไฟ รถบางอย่างออกแบบไว้สำหรับการบรรทุกน้ำมันเครื่องเคมีที่เป็นของเหลว และปูนซีเมนต์

นอกจากนี้ก็ยังมียานสำหรับบรรทุกสินค้าที่ต้องการอุณหภูมิต่ำ เช่น รถบรรทุกปลาและเนื้อสัตว์ ผลไม้ ผัก รถบรรทุกที่มีอุณหภูมิต่ำนี้ใช้น้ำแข็งก้อนเก็บไว้ในถังภายในรถแล้วปล่อยให้ความเย็นมาหมุนเวียนภายในรถ บางชนิดใช้น้ำแข็งแห้งแทน ภายในตัวรถด้วยฉนวนกันความร้อนโดยรอบ ถ้าเป็นรถที่จะใช้ขบวนสินค้าเร็ว ก็ออกแบบให้มีเครื่องเคลื่อนไหวและตัวรถให้เหมาะสมกับความเร็วสูง เพื่อการทรงตัวจะได้ดีขึ้น

รถพ่วงเป็นชื่อเรียกรวมบรรดารถที่ใช้ในการบรรทุกสินค้า และคนโดยสารในกิจการขนส่งโดยทางรถไฟ รถพ่วงจะถูกนำเอามาพ่วงต่อกันจำนวนหลายคันประกอบเป็นขบวนรถ แล้วใช้รถจักรทำการลากจูงต่อไป รถพ่วงมีอยู่ 2 ชนิด คือ

- รถบรรทุกคนโดยสาร เรียกว่า รถโดยสาร
- รถบรรทุกสินค้า เรียกว่า รถสินค้า

รถพ่วงโดยทั่วไปมีส่วนประกอบที่สำคัญ คือ

- โครงประธาน ทำหน้าที่รับน้ำหนักตัวรถและสิ่งบรรทุก
- ลำตัว ทำหน้าที่บรรจุสิ่งบรรทุกและป้องกันแดด ลม ฝน ลำตัวยึดติดกับโครงประธาน

- ล้อพร้อมเพลลา ทำหน้าที่รับน้ำหนักรถและสิ่งบรรทุกให้ลงบนราง และทำให้เคลื่อนที่ไปบนรางนั้นได้สะดวก
- เครื่องลากจูงและเครื่องพ่วง สำหรับพ่วงต่อรถเข้าด้วยกัน และถ่ายถอดกำลังจตุลจากจกรรถจักรไปยังรถพ่วงแต่ละคันที่พ่วงกันเป็นขบวน
- อุปกรณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกแก่การโดยสาร และการบรรทุก



รถตู้ใหญ่



รถข้างสูงและรถข้างต่ำ



รถบรรทุกน้ำมัน



รถบรรทุกซีเมนต์



รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

รูปที่ 12 รถไฟบรรทุกสินค้าที่ใช้อยู่ในกิจการรถไฟไทย
ที่มา: รถไฟไทยดอทคอม

2.4 ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าทางราง

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มเปิดดำเนินการครั้งแรก เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2539 โดย รฟท. กำหนดวัตถุประสงค์ให้ ไอซีดีลาดกระบ้ง เป็นสถานที่ให้บริการรับส่งสินค้าในรูปแบบตู้สินค้า Container ทั้งในรูปแบบนำสินค้ามาบรรจุ หรือนำสินค้าบางส่วนออกจากตู้สินค้า (LCL) และในรูปแบบการบรรจุสินค้าเต็มตู้สินค้า (FCL) เพื่อขนส่งและดำเนินการทางพิธีการทางศุลกากรและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนนำตู้สินค้าไปท่าเรือ หรือรับจากท่าเรือเข้ามาจัดเก็บเพื่อดำเนินการทางพิธีการทางศุลกากรและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการให้บริการ เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการทั้งความสะดวก รวดเร็ว และประสิทธิภาพในการให้บริการ และให้เอกชนเป็นผู้ให้บริการแทน รฟท. ในรูปแบบการให้สัมปทานจำนวน 6 สถานี

ICD ลาดกระบ้งเป็นสถานที่สำหรับเก็บและตรวจของนำเข้า ของส่งออก และบรรจุของส่งออก เข้าคอนเทนเนอร์ มีรั้วรอบขอบชิด และประตูเข้า-ออกที่มั่นคงแข็งแรง มีพื้นที่ทั้งหมดจำนวน 64 7-2-18.5 ไร่ แบ่งเป็น พื้นที่สำหรับอำนวยความสะดวก อาคารสำนักงานของศุลกากร ศูนย์เอกซเรย์และเทคโนโลยีศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 267.831 ไร่ เป็นพื้นที่โรงพักสินค้า จำนวน 380 ไร่ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ สัมปทานให้กับภาคเอกชนดำเนินการ แบ่งเป็น 6 โรงพักสินค้า ดังนี้

1. สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด
2. สถานี B บริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมมิง เทอร์มินอล (ประเทศไทย) จำกัด
3. สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล (ประเทศไทย) จำกัด
4. สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด
5. สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด
6. สถานี F บริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่นเซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

ภายในบริเวณพื้นที่ของแต่ละโรงพักสินค้าจะจัดแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1) สถานีที่เก็บและตรวจปล่อยของขาเข้า ประกอบด้วย โรงพักสินค้าสำหรับเก็บรักษาของขาเข้าภายในโรงพักสินค้า แบ่งเป็น ที่เก็บของขาเข้า ของผ่านแดน ของถ่ายลำ ของแตกหักเสียหาย ของมีค่าของกลาง และของตกค้าง ลานเก็บของขาเข้าและลานสำหรับรถบรรทุกขนถ่ายของที่ตรวจปล่อยแล้ว ลานวางคอนเทนเนอร์ขาเข้า (Container Yaard- CY) ลานกลางแจ้ง สำหรับวางสินค้าสูงหรือหนัก ลานที่พักรถสินค้าอันตราย ลานวางคอนเทนเนอร์ และขนถ่ายของถ่ายลำ และของผ่านแดน ลานวางคอนเทนเนอร์สำหรับเก็บของกลางและของตกค้าง

2) สถานีที่ตรวจและบรรจุของขาออก ประกอบด้วย โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก ลานตรวจและบรรจุของเข้าคอนเทนเนอร์ ลานสำหรับรถบรรทุกของถ่ายของส่งออก ลานวางคอนเทนเนอร์เปล่า ลานวางคอนเทนเนอร์ที่ตรวจบรรจุของเรียบร้อยแล้ว

3) สถานีตรวจสอบ บริเวณพื้นที่ตรวจคน ยานพาหนะและของที่นำเข้ามาและส่งออกนอกเขต ICD ลาดกระบัง



รูปที่ 13 แผนภาพ ICD ลาดกระบัง

ที่มา: สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบัง

หน้าที่ของการรถไฟฯ ในการบริหารจัดการ ICD คือ

(1) ดูแลและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วย

ก. ทางรถไฟ 4 ทาง ความยาวสูงสุดประมาณ 1,000 เมตร

ข. ทางรถไฟ 3 ทางจาก ไอซีดี ลาดกระบัง ถึงสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และทางรถไฟทางคู่จาก สถานีชุมทางฉะเชิงเทราถึงสถานีแหลมฉบัง ระยะทาง 112 กิโลเมตร สำหรับทางรถไฟจากสถานีแหลมฉบังถึงย่านรถไฟในท่าเรือแหลมฉบังซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดูแลและบำรุงรักษา

ค. อาคารสำนักงานกลาง อาคารคลังสินค้าตักค่าง

(2) จัดทำ ดูแล และซ่อมบำรุงรักษารถจักร ล้อเลื่อนที่จะใช้ในการขนส่งระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบังประกอบด้วย

ก. รถจักรอย่างน้อยจำนวน 7 คัน สามารถลากจูงได้สูงสุดขบวนละ 80 ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต (ทีอียู)

ข. รถโม่ก็บรทุกตู้สินค้า (บตต.) ขนาดสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุก (น้ำหนักสินค้า และ น้ำหนักตู้สินค้า) ได้คันละไม่น้อยกว่า 48 ตัน

(3) จัดทำและปรับปรุงตารางกำหนดเวลาเดินรถบริการขนส่งตู้สินค้าระหว่างไอซีดีลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่ผู้ประกอบการร้องขอตามความเหมาะสม

(4) จัดให้มีประกันอุบัติเหตุเหตุการณ์ขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟระหว่างไอซีทีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง

(5) ประกาศใช้อัตราค่าระวางพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางรถไฟระหว่างไอซีทีลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

ก. การขนส่งจากไอซีทีลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง (เที่ยวไป) ไม่ว่าจะเป็นผู้สินค้าที่บรรจุสินค้าหรือตู้เปล่า บรรทุกบนรถ บทด.

- ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 2 ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ 1,500 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยบาทถ้วน)
- ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 1 ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ 2,100 บาท (สองพันหนึ่งร้อยบาทถ้วน)
- ผู้สินค้าขนาด 40 (สี่สิบ) ฟุต 1 (หนึ่ง) ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ 2,100 บาท (สองพันหนึ่งร้อยบาทถ้วน)

ข. การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง ถึงไอซีทีลาดกระบัง (เที่ยวกลับ) กรณีเป็นผู้สินค้าที่บรรจุสินค้า คิดเหมือนกับ เที่ยวไป กรณีเป็นตู้เปล่า บรรทุกบนรถ บทด.

- ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 2 ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ 500 บาท (ห้าร้อยบาทถ้วน)
- ผู้สินค้าขนาด 20 ฟุต 1 ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ 1,000 บาท (หนึ่งพันบาทถ้วน)
- ผู้สินค้าขนาด 40 ฟุต 1 ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ 1,000 บาท (หนึ่งพันบาทถ้วน)

ราคาที่แสดงเป็นราคาตามประกาศการรถไฟฯ ใช้ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2558

โครงข่ายรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบัง – ศรีราชา – ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นรางรถไฟระบบรางเดี่ยว แยกจากสถานี รถไฟหัวตะเข้เข้าสู่ ICD ลาดกระบังระยะทางประมาณ 5.75 กิโลเมตร โดยภายในพื้นที่เขต ICD ลาดกระบัง จะมีรางขนานกันจำนวน 4 รางอยู่ระหว่างลานกองเก็บตู้สินค้า และมีพื้นที่สำหรับยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากแคร่บรรทุกด้วยการใช้รถยก



รูปที่ 14 ลานกองเก็บตู้สินค้า และยกตู้สินค้าจากแคร่บรรทุก

ที่มา: กระทรวงคมนาคม, 2558

รางรถไฟที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นรางเดี่ยวแยกจากสถานี รถไฟแหลมฉบังเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะประมาณ 6 กิโลเมตร ส่วนภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังบริเวณท่า A ท่า B และ ท่า C เป็นระบบรางเดี่ยวเช่นกัน ทั้งนี้ปัจจุบันระบบรางที่ท่า C ยังไม่ถูกใช้งานมากนัก ซึ่งในอนาคตการทำเรือมีนโยบายที่จะปรับปรุงระบบรางให้ท่า B และท่า C สามารถใช้งานระบบรางร่วมกันได้โดยสะดวกยิ่งขึ้น โดยจะดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบังในระยะยาว ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะมาใช้บริการมากขึ้นในอนาคต



รูปที่ 15 โครงข่ายรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

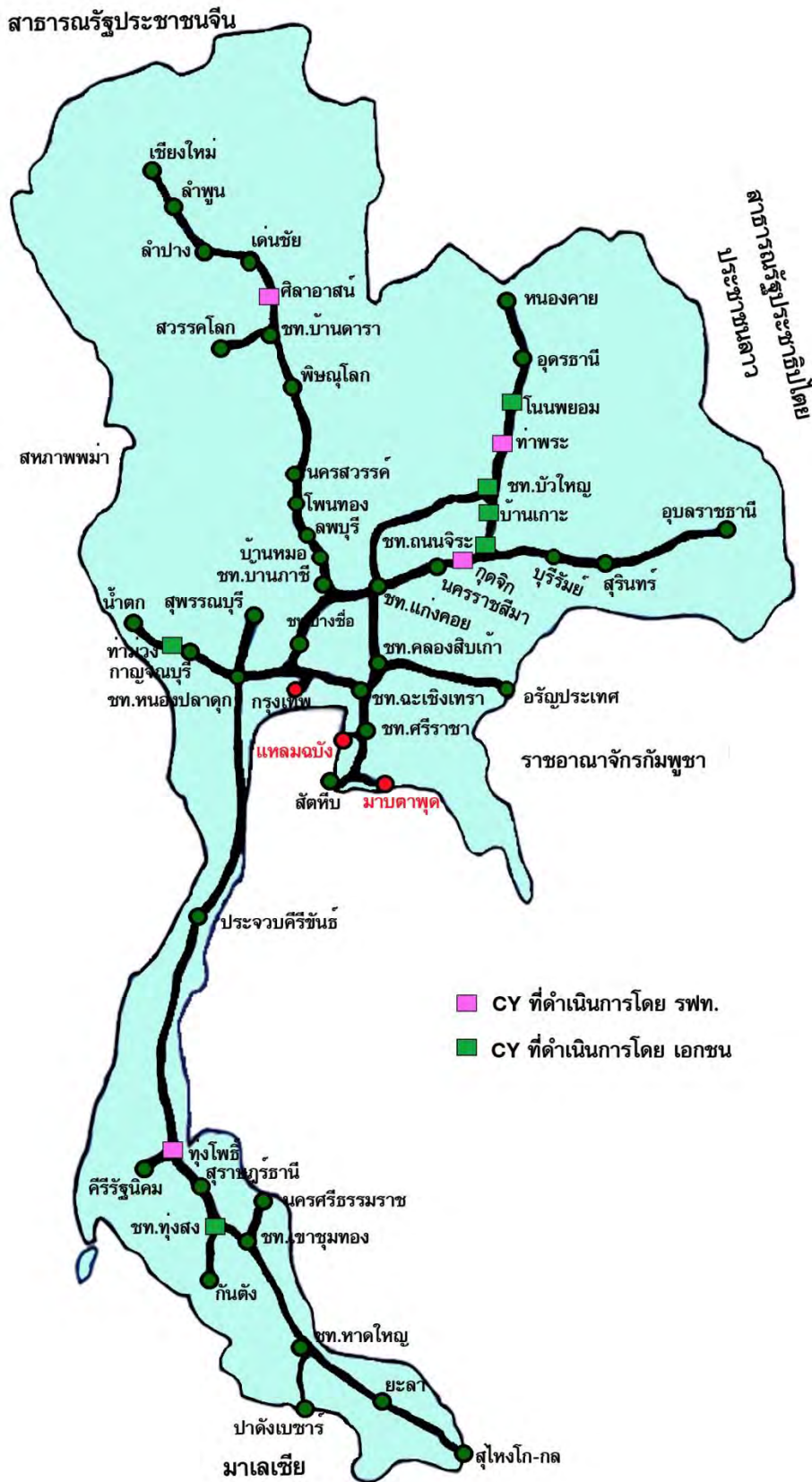
ที่มา: กระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้การรถไฟฯ มีโครงการก่อสร้างศูนย์บรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot) หรือ ICD แห่งที่ 2 เนื้อที่ 290 ไร่ บริเวณสถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคาย ด้วยงบประมาณ 2,000 ล้านบาท ใช้ระยะเวลาการดำเนินโครงการประมาณ 3 ปี โดยพื้นที่ดังกล่าวถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ชายแดนไทย-ลาว ซึ่งปัจจุบันส่วนใหญ่จะมีการขนส่งสินค้า เช่น ข้าว น้ำตาล แป้ง ยางพารา และมีพื้นที่กว้างพอที่จะพัฒนาเป็นศูนย์การขนส่งและกระจายสินค้า นอกจากนี้ ในอนาคตยังเอื้อประโยชน์ต่อคนในพื้นที่โดยเฉพาะการสร้างงานให้กับคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้

ICD จังหวัดหนองคาย จะสามารถรองรับปริมาณสินค้าในประเทศไทยได้ประมาณ 5,000 ตู้สินค้าจากลาว 20,000 ตู้สินค้า และสินค้าจากจีน 4,000 ตู้สินค้า รวมทั้งสิ้นคาดว่าจะสามารถรองรับตู้สินค้าได้มากถึง 30,000 ตู้ต่อปี และมีอัตราตู้สินค้าผ่าน ICD เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละประมาณร้อยละ 10

นอกจากจะมี ICD เป็นลานจัดเก็บและกระจายตู้คอนเทนเนอร์แล้ว การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมี ย่านกองเก็บตู้สินค้าและขนถ่ายสินค้า (Container Yard : CY) เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้า ใช้เป็นลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้เปล่า และตู้ที่บรรจุสินค้าแล้ว CY ตั้งอยู่ที่จุดศูนย์กลางเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ ตู้ที่บรรจุสินค้าแล้วจะถูกเก็บไว้ใน CY เพื่อรอการขนตู้ขึ้นเรือคอนเทนเนอร์ที่ต้นทางเพื่อส่งออกต่อไป และในทางกลับกันสำหรับการนำเข้ามาเมื่อคอนเทนเนอร์เดินทางมาถึงปลายทางตู้ที่บรรจุสินค้ามาด้วยจะถูกยกลงและขนไปเก็บไว้ใน CY เพื่อรอให้ผู้นำเข้ามาลากตู้ออกไปที่โรงงานตนเองเพื่อนำสินค้าออกจากตู้ต่อไป บริษัทผู้ขนส่งจะรับผิดชอบตั้งแต่ทำต้นทาง ไปยังท่าปลายทางเท่านั้น โดยจะขนตู้ขึ้นและลงท่าและนำไปพักไว้ที่ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ส่งออกจะรับผิดชอบในการนำสินค้าบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่โรงงานของตนเองแล้วลากตู้ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้แล้วกลับมาคืนบริษัทที่ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์เพื่อรอขนขึ้นเรือเพื่อการส่งออกต่อไป ผู้นำเข้าจะรับผิดชอบในการลากตู้สินค้าที่บรรจุสินค้ามาเต็มตู้จากลานเก็บตู้ไปที่โรงงานของตนเองเพื่อทำการเปิดตู้และนำสินค้าออกจากตู้ แล้วลากตู้เปล่าที่เอาสินค้าออกจากตู้แล้วไปคืนบริษัทที่ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ CY เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับทางรถไฟของ รฟท. 3 แห่ง และของเอกชน 6 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 16

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงทุนก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายตู้สินค้าสาธารณะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าโดยใช้รถไฟได้แก่ สถานีกุดจิก สถานีท่าพระ สถานีศิลาอาสน์ และสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ นอกจากนี้ ภาคเอกชนมีการลงทุนก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง เพื่อความสะดวกในการขนส่ง เช่น ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือและในเส้นทางสายใต้ มีการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า ได้แก่ สถานีโนนพยอม สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ สถานีบัวใหญ่ ชุมทางทุ่งสง และที่หยุดรถท่าม่วง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 7



รูปที่ 16 ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY)

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 7 รายละเอียดยานกองเก็บตู้สินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

| สถานี | จังหวัด | ขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร) | ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (ล้านบาท) | เจ้าของ |
|---------------------|---------------|----------------------------|--------------------------------------|----------------------|
| สถานีศิลาอาสน์ | อุดรดิตถ์ | 17,716 | 8.5 | การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| สถานีท่าพระ | ขอนแก่น | 14,840 | 18.4 | การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| สถานีโนนพยอม | ขอนแก่น | 3,750 | 2 | เอกชน |
| สถานีกุดจิก | นครราชสีมา | 15,010 | 11.8 | การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| ชุมทางถนนจิระ | นครราชสีมา | 3,000 | 4 | เอกชน |
| สถานีบ้านเกาะ | นครราชสีมา | 6,250 | 7 | เอกชน |
| สถานีบัวใหญ่ | นครราชสีมา | 3,750 | 4 | เอกชน |
| ที่หยุดรถท่าม่วง | กาญจนบุรี | 7,500 | 8 | เอกชน |
| ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ | สุราษฎร์ธานี | 25,260 | 18.8 | การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| ชุมทางทุ่งสง | นครศรีธรรมราช | 3,606 | 4 | เอกชน |

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถ, การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.5 สินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟไทย

การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในอดีตที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันพบว่า ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีมากกว่าความสามารถในการรองรับ เช่น ข้าว น้ำตาล และมันสำปะหลัง จึงเป็นโอกาสในการผลักดันให้เกิดการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น แต่ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถขยายบริการการขนส่งสินค้าให้ทันต่อการขยายตัวของตลาดได้ เพราะมีข้อจำกัดในเรื่องโครงข่าย สภาพโครงสร้างพื้นฐาน และการขาดแคลนหัวรถจักร ส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการ ทำให้การขนส่งสินค้าทางรางยังคงมีสัดส่วนที่ต่ำมาก

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยมีปริมาณเพียงร้อยละ 2.1 ของการขนส่งรวม ซึ่งการขนส่งทางราง รถจักร 1 คัน สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้กว่า 60 คอนเทนเนอร์ โดยต้นทุนการใช้น้ำมัน 1 ลิตร จะเฉลี่ยขนส่งสินค้าได้ 85.5 เมตรกตัน ขณะที่การขนส่งด้วยรถบรรทุกน้ำมันเท่ากันสามารถขนส่งได้เพียง 25.5 เมตรกตัน ทำให้ต้นทุนขนส่งทางถนนสูงกว่าการขนส่งทางรางกว่า 2.4 เท่า ดังนั้น แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไทย เพื่อให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำกว่าที่เป็นอยู่จะต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบประเภทขนส่ง โดยให้ปรับลดการขนส่งทางถนนมาเป็นระบบการขนส่งทางราง ซึ่งเป็นบริการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการต่ำแต่อาจจะมีความสะดวกน้อยกว่าและรวดเร็วสู้การขนส่งทางถนน ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าได้ด้วยระบบ Door To Door ไม่ได้ อย่างไรก็ตาม สถานภาพการขนส่งด้วยระบบรถไฟของไทยยังมีปัญหาในด้านประสิทธิภาพของการให้บริการทั้งในด้านความตรงต่อเวลา และความเร็ว ซึ่งรถไฟของประเทศไทยมีอัตราความเร็วประมาณ 48-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และไม่สามารถที่จะควบคุมตารางการเดินรถที่แน่นอน การรถไฟฯ ไม่สามารถจัดหาโบกี้หรือแคร่ที่เพียงพอกับความต้องการของผู้ที่จะใช้งาน ซึ่ง

รวมถึงปัญหาการมีหัวรถจักรที่ไม่เพียงพอ ทั้งหมดนี้ส่งผลต่อความไม่น่าเชื่อถือของการใช้บริการขนส่งทางรถไฟ จากข้อมูลการขนส่งสินค้าของ ICD ลาดกระบัง ซึ่งเป็นศูนย์รวบรวม เปลี่ยนถ่ายขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ รอส่งมอบไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่ง ICD แห่งนี้มีวัตถุประสงค์ตั้งแต่แรกตั้งเพื่อให้เป็นสถานที่รวบรวมตู้สินค้าที่ขนส่งด้วยระบบรถบรรทุกเพื่อปรับเปลี่ยนไปสู่การขนส่งทางราง เพื่อส่งมอบสินค้าให้กับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งปัจจุบัน ICD สามารถขนส่งสินค้าทางรางได้เพียงร้อยละ 30 เท่านั้น โดยส่วนที่เหลือสินค้ายังต้องส่งด้วยรถเทรเลอร์ ทำให้ปริมาณรถบรรทุกแออัดอยู่ในเส้นทาง กทม.-ชลบุรี-พัทยา

ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนที่ประมาณการไว้ว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปัจจุบัน อยู่ประมาณร้อยละ 19 ต่อ GDP และลดลงให้เหลือร้อยละ 15 ภายใน 4 ปีข้างหน้า จะบรรลุตามเป้าได้นั้นภาครัฐจะต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถสนองต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ โดยให้จัดทำเป็นแผนหรือวาระแห่งชาติ มีทิศทางที่ชัดเจน จากการศึกษาโครงการและแผนงานของการรถไฟฯ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาโครงการระบบขนส่งสินค้า จะเห็นว่า มีแผนงานและการลงทุนเป็นจำนวนเงินกว่าหมื่นล้านบาท โดยเฉพาะโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางเชื่อมโยงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการก่อสร้างทางคู่ชะเชิงเทรา มุ่งงบประมาณ 5,235 ล้านบาท ทั้งนี้ โครงการศูนย์บริการตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) ระยะที่ 2 ที่ลาดกระบัง อาจจะมีการขยายพื้นที่ติดกับ ICD ลาดกระบังแห่งที่ 1 ในพื้นที่ 414 ไร่ วงเงินลงทุน 6,066 ล้านบาท นอกจากนี้ การรถไฟฯ กำลังดำเนินการสั่งซื้อรถโบกี้เพื่อบรรทุกสินค้ากว่า 242 คัน และการเพิ่มหัวรถจักร รวมถึงมีการปรับปรุงประสิทธิภาพความเร็วของรถที่เดิมมีแผนงาน hi-speed train ในการปรับปรุงเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงการปรับเปลี่ยนระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ เป็นต้น

ในปัจจุบันสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซีเมนต์ สินค้าเบ็ดเตล็ด และเครื่องใช้ครัวเรือน นอกนั้นสินค้าชนิดอื่นยังไม่เป็นที่นิยมขนส่งมากนัก เนื่องจากปัญหาด้านความพร้อมของการขนส่งระบบราง โดยในแต่ละปีจะมีสินค้าที่ถูกส่งผ่านระบบรางอยู่ที่ประมาณ 10 ล้านตัน

ตารางที่ 8 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ แยกตามประเภทสินค้า (หน่วย : พันตัน)

| ประเภทสินค้า | 2552 | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ไม้ | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| ผลผลิตเกษตรอื่นๆ | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| เครื่องบริโภคอื่นๆ | 15 | 1 | 1 | 5 | 30 |
| ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม | 2,686 | 2,783 | 2,655 | 2,541 | 2,719 |
| แร่ธาตุ | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| โลหะก่อสร้าง | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 |
| ดิน, หิน, ทราย | 0 | 0 | 0 | 11 | 1 |
| ซีเมนต์ | 1,166 | 1,141 | 1,120 | 903 | 1,099 |
| วัสดุก่อสร้าง | 1 | 7 | 15 | 115 | 35 |
| ปุ๋ย | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| เครื่องใช้ครัวเรือน | 65 | 56 | 98 | 314 | 403 |
| สินค้าเบ็ดเตล็ด | 7,191 | 7,404 | 6,970 | 6,861 | 7,527 |
| รวม | 11,133 | 11,399 | 10,864 | 10,758 | 11,817 |

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

จากตารางที่ 8 สินค้าที่มีการขนส่งโดยรวมแต่ละปีแล้วเมื่อจัดกลุ่มขบวนรถไฟขนส่งสินค้าในไทยสามารถแบ่งได้เป็น 5 ชนิด ได้แก่ ขบวนรถสินค้าปูนซีเมนต์ ขบวนรถสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป ขบวนรถสินค้าน้ำมันดิบ รถขบวนรถสินค้าแก๊ส แอลพีจี และขบวนรถสินค้าทั่วไป โดยแต่ละขบวนมีรายละเอียดดังนี้

1. ขบวนรถสินค้าปูนซีเมนต์



ผู้ให้บริการ

- บริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ จำกัด
- บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (มหาชน)

| | |
|-----------------------|---|
| ปริมาณการขนส่ง | 1.9 ล้านตัน / ปี |
| รายได้ค่าระวาง | 246 ล้านบาท / ปี |
| ปริมาณการขนส่งต่อขบวน | 700 ตัน |
| ลักษณะการขนส่ง | จัดเดินเป็นขบวนรถปูนซีเมนต์ผงวันละ 9 ขบวน |

2. ขบวนรถสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป



ผู้ใช้บริการ

บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด
บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ปริมาณการขนส่ง 1.4 ล้านกิโลลิตร / ปี
รายได้ค่าระวาง 471 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน 800 กิโลลิตร (684 ตัน)
ลักษณะการขนส่ง จัดเดินเป็นขบวนรถขบวนรถน้ำมันวันละ 10 ขบวน

3. ขบวนรถสินค้าน้ำมันดิบ



ผู้ใช้การขนส่ง

บริษัท ไทยเชลล์
เอ็กซ์พลอเรชั่น แอนด์โปรดักชั่น จำกัด

ปริมาณการขนส่ง 1.3 ล้านกิโลลิตร / ปี
รายได้ค่าระวาง 340 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน 1,204 กิโลลิตร (840 ตัน)
ลักษณะการขนส่ง จัดเดินเป็นขบวนรถน้ำมันดิบวันละ 4 ขบวน

4. รถขบวนรถสินค้าแก๊ส แอลพีจี



ผู้ใช้การขนส่ง

การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ปริมาณการขนส่ง 550,000 กิโลลิตร / ปี
รายได้ค่าระวาง 140 ล้านบาท / ปี
ปริมาณการขนส่งต่อขบวน 864 กิโลลิตร (459 ตัน)
ลักษณะการขนส่ง จัดเดินเป็นขบวนรถก๊าซวันละ 1 - 2 ขบวน

5. ขบวนรถสินค้าทั่วไป

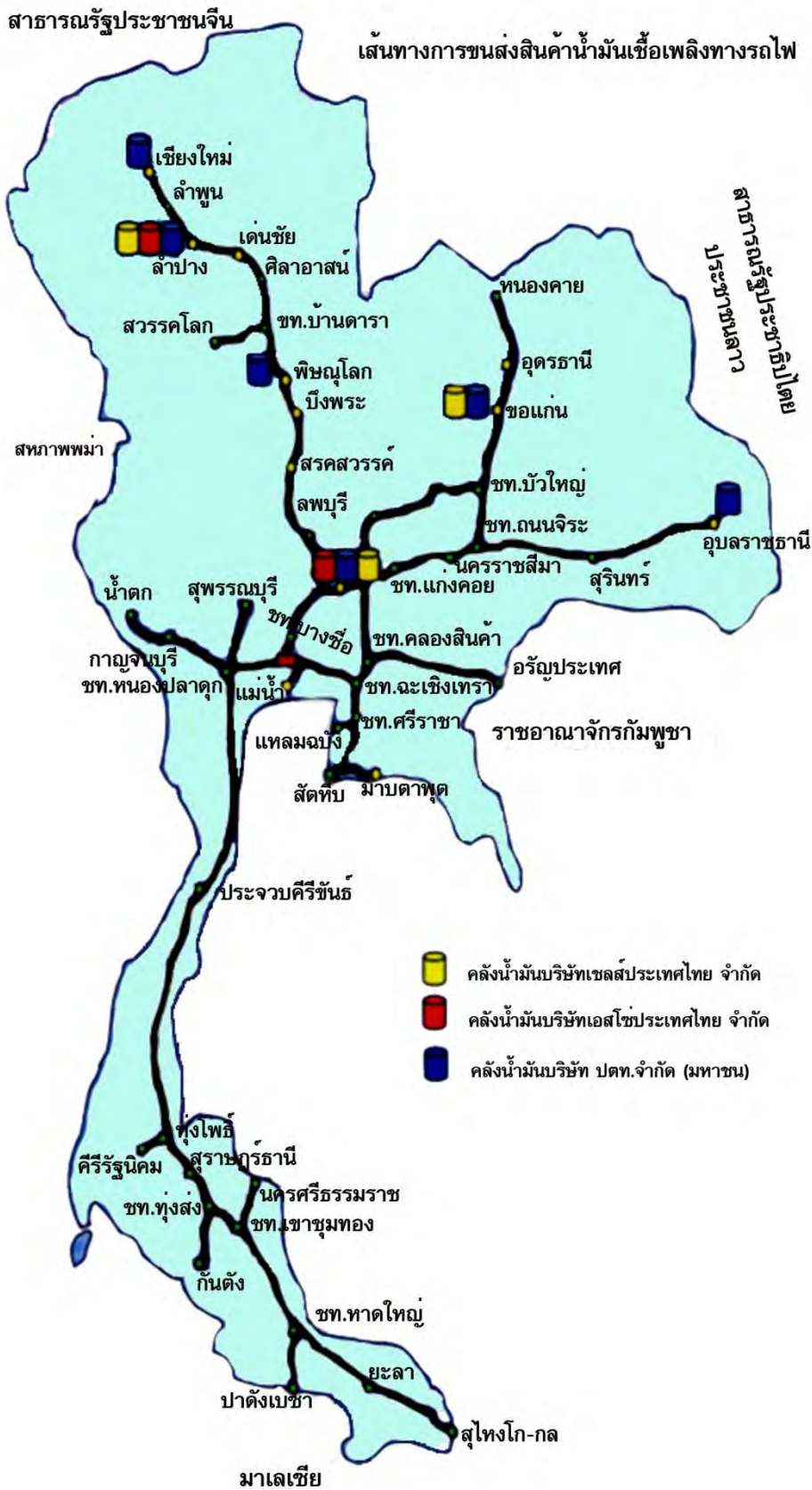


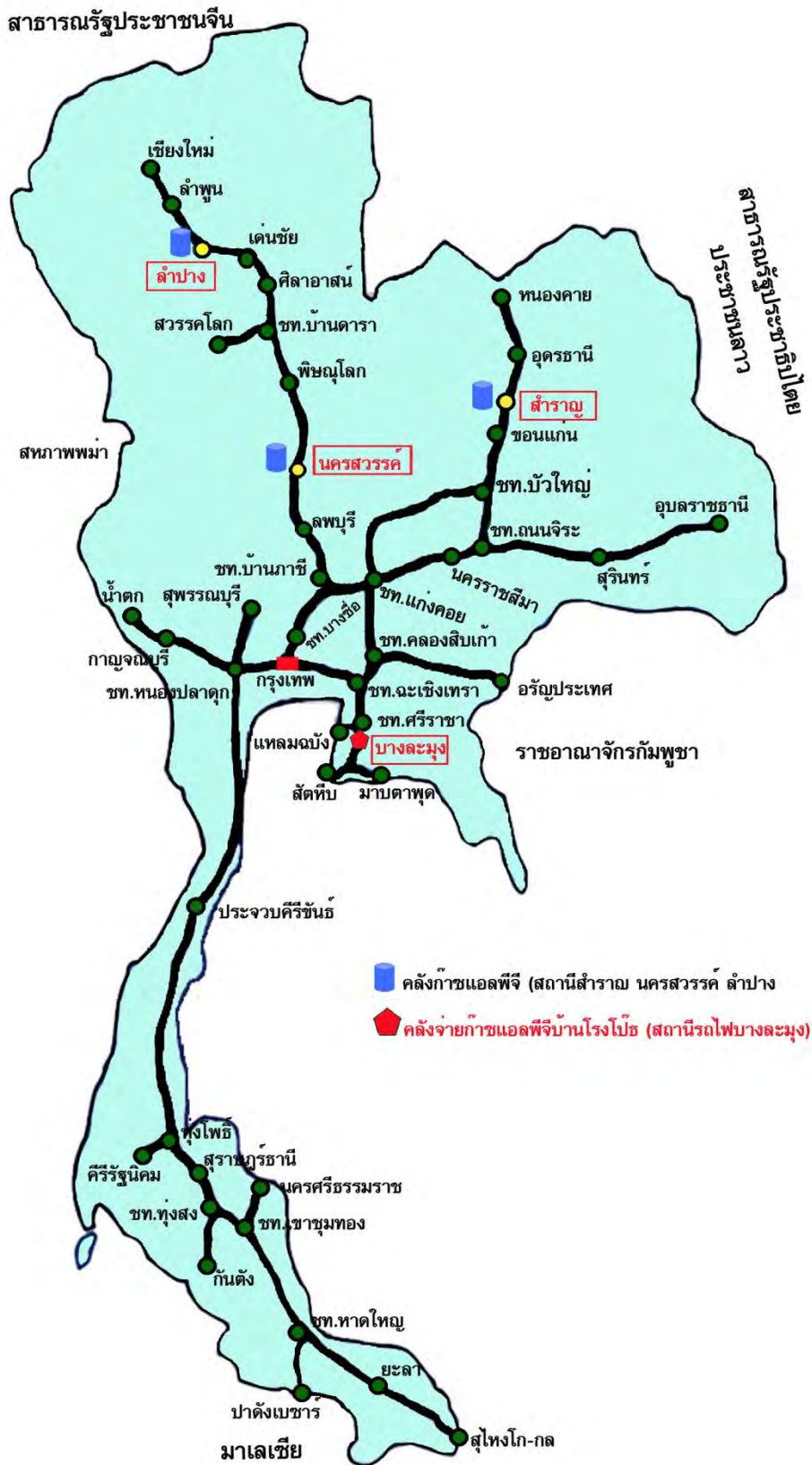
ผู้ใช้บริการ

ขบวนรถสินค้าทั่วไป

| | |
|-----------------------|----------------------------|
| สายเหนือ | วันละ 2 ขบวน (ไป - กลับ) |
| สายตะวันออกเฉียงเหนือ | วันละ 4 ขบวน (ไป - กลับ) |
| สายใต้ | วันละ 4 ขบวน (ไป - กลับ) |
| ปริมาณการขนส่งต่อขบวน | 600 - 800 ตัน |

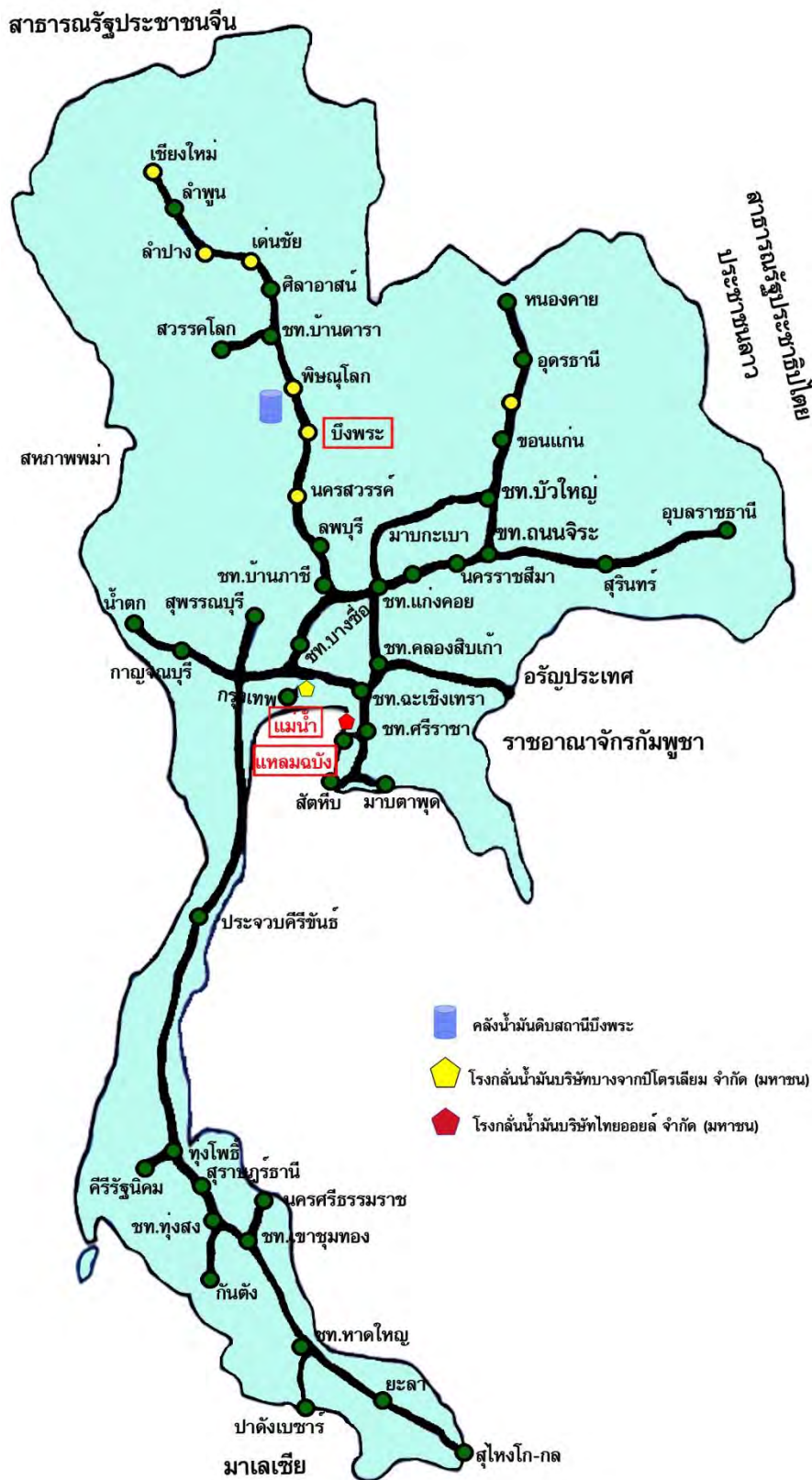
ในกลุ่มสินค้าที่มีปริมาณสูงในการใช้ขนส่งทางรถไฟ มีเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งโดยเฉพาะสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซแอลพีจี น้ำมันดิบ ปูนซีเมนต์ และสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ดังแสดงในรูปที่ 17-21





รูปที่ 18 เส้นทางขนส่งกำลังไฟฟ้าทางรถไฟ ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



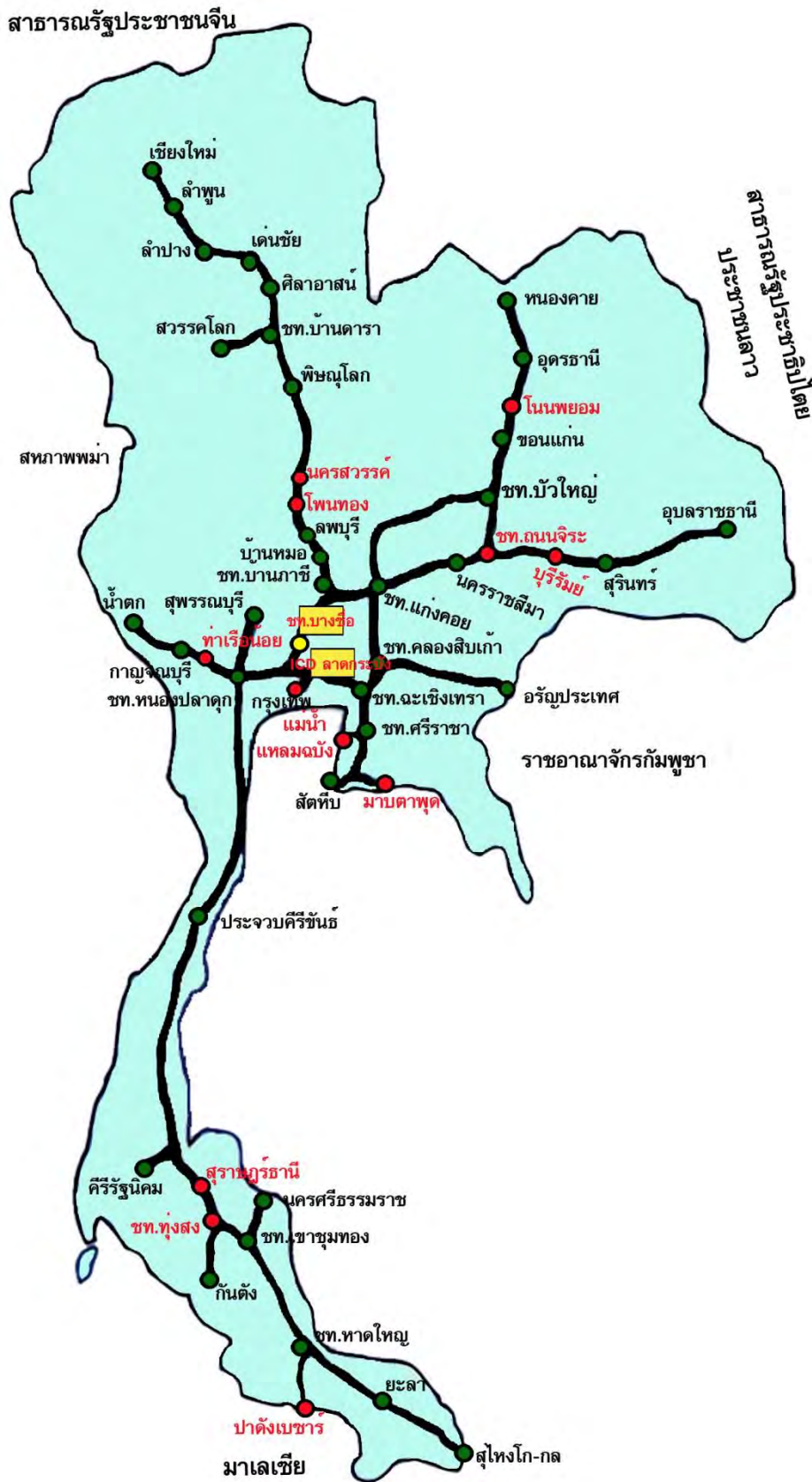
รูปที่ 19 เส้นทางขนส่งน้ำมันดิบทางรถไฟ ของบริษัท ปตท.สผ.สยาม จำกัด
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

สาธารณรัฐประชาชนจีน



รูปที่ 20 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



รูปที่ 21 เส้นทางขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.6 ปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนประมาณร้อยละ 80 ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งของประเทศมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 19 ของ GDP และศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ ปัจจุบันรัฐบาลจึงให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งให้พึ่งพาระบบที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คือ การขนส่งทางราง ซึ่งมีสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD ลาดกระบัง) และลานกองเก็บสินค้าคอนเทนเนอร์ (CY) เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญในการส่งเสริมการขนส่งทางรถไฟ เมื่อเปรียบเทียบตู้สินค้าที่เข้าออกจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD ลาดกระบังแล้วจะเห็นว่าในแต่ละปี รถไฟจะมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้าออกประมาณ 4 แสนตู้ ในขณะที่ทางรถยนต์ที่จะใช้ถนนในการขนส่งจะมีประมาณปีละ 9 แสนตู้ หรือมากกว่าทางรางถึง 2 เท่า ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ตู้สินค้าผ่านเข้า/ออก สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

| ปีงบประมาณ | รถไฟ | รถยนต์ | รวม (ที่อู่) |
|------------|---------|-----------|--------------|
| 2557 | 469,868 | 874,297 | 1,344,165 |
| 2556 | 445,846 | 930,342 | 1,376,188 |
| 2555 | 402,131 | 886,101 | 1,288,232 |
| 2554 | 400,434 | 1,082,889 | 1,483,323 |
| 2553 | 409,703 | 1,145,638 | 1,555,341 |
| 2552 | 379,771 | 1,086,756 | 1,466,527 |
| 2551 | 449,770 | 1,293,789 | 1,743,559 |
| 2550 | 406,426 | 1,212,622 | 1,619,048 |
| 2549 | 442,849 | 983,696 | 1,426,545 |
| 2548 | 403,674 | 831,497 | 1,235,171 |

ที่มา: กระทรวงคมนาคม, 2558

เนื่องจากประเทศไทยมีรายได้หลักในการเป็นผู้ส่งออกสินค้า ดังนั้นเส้นขนส่งสินค้าที่สำคัญเป็นอันดับแรก คือ เส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นเจ้าของที่ดิน และให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งรายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์นี้เป็นรายได้หลักของ ร.ฟ.ท. ถึง 537 ล้านบาท จากรายได้ทั้งหมด 1,753 ล้านบาท (ร้อยละ 30) และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เปิดให้บริการในปี 2539 จากเดิมที่ ICD ถูกออกแบบให้รองรับตู้สินค้าเพียง 6 แสนตู้/ปี ได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.5 ล้านตู้ ในปี 2553

ปัจจุบันการเติบโตของ ICD เป็นการขยายตัวที่มีแนวโน้มลดลงแล้ว แม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นแต่การใช้บริการของ ICD ไม่ได้เติบโตไปในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากสภาพปัญหาการให้บริการของ ร.ฟ.ท. และการแข่งขันที่สูงขึ้นของภาคเอกชน ซึ่งมีการให้บริการที่หลากหลาย ความ

คลองตัวสูง และมีค่าบริการที่ต่ำ เนื่องจากบริษัทเหล่านี้มีความสามารถในการบริหารจัดการและเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ดีกว่า

ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระบบรางภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2557 พบว่า ในแต่ละเดือนสินค้าจะถูกขนส่งประมาณ 9 แสนตัน เมื่อครบปีจะเฉลี่ยอยู่ที่เกือบ 11 ล้านตัน ซึ่งนับว่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยยังมีปริมาณน้อยเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ไม่นับรถไฟฟ้่า) จะอยู่ที่เดือนละประมาณ 3 ล้านคน หรือปีละ 36 ล้านคน นับว่าอยู่ในจำนวนที่ยังไม่มากเช่นกัน จากตัวเลขการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระบบรางภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2557 ทำให้เห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสนใจพัฒนาระบบรางให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้เกิดการใช้บริการทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร อันจะส่งผลดีทั้งด้านเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมในอนาคต

ตารางที่ 10 การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระบบรางภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2557

| | ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | รวม |
|-----------------------|------|------|-------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|
| สินค้า (ล้านตัน) | 0.87 | 0.78 | 0.93 | 0.85 | 0.94 | 0.92 | 0.92 | 0.91 | 0.91 | 0.95 | 0.92 | 0.92 | 10.83 |
| ผู้โดยสาร (ล้านคน) | 3.20 | 2.84 | 3.29 | 3.17 | 3.00 | 2.86 | 3.02 | 3.09 | 2.77 | 3.23 | 2.91 | 3.06 | 36.43 |

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

2.7 การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

การศึกษामผลงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ แบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

2.7.1 องค์กรรถไฟ

จิรพร สวาทพันธ์, 2547 ได้ศึกษาถึงการกำเนิดกรรมรถไฟหลวงและการก่อสร้างทางรถไฟเพื่อเป็นกลไกในการป้องกันรักษาความมั่นคงของประเทศจากภัยคุกคามทั้งภายในประเทศ และจากจักรวรรดินิยมตะวันตก ทางรถไฟสายแรกมุ่งไปจังหวัดนครราชสีมาเนื่องจากการปลุกระดมของฝรั่งเศสให้กระด้างกระเดื่องต่อรัฐบาลสยาม เป็นทางขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการ “ผนวกแผ่นดิน” และเป็นยุทธศาสตร์ “กว้างขวางคอ” คือ ป้องกันไม่ให้ประเทศเพื่อนบ้านรุกรานได้ เพราะทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้านขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) เท่านั้น ทางรถไฟที่ได้ก่อสร้างขึ้นนี้มีบทบาทด้านส่งกำลังบำรุงในสงครามเอเชียบูรพา ไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนกองทัพ อาวุธยุทโธปกรณ์ และยุทธปัจจัยเข้าสู่สนามรบ หรือการสับเปลี่ยนกำลังรบ และมีการดัดแปลงเป็นขบวนรถไฟพยาบาลเพื่อลำเลียงทหารที่ได้รับบาดเจ็บออกจากโรงพยาบาลสนามส่วนหน้า และยังมีบทบาททางด้านการป้องกันภัยทางอากาศ เป็นยามอากาศโดยการสังเกตการณ์และส่งข่าวสารการล่องลำแดนทางอากาศของเครื่องบิน

ข้าศึก การรถไฟยังก่อให้เกิดความเจริญด้านการคมนาคม การขนส่งสินค้าทางรถไฟ การเดินทาง และการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดผลกระทบที่ดีต่อเศรษฐกิจของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

พิพัฒน์ ธรรมสิทธิ์, 2545 ได้ศึกษาปัญหาโครงสร้างการบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้บริหารระดับกลางและระดับสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 43 คน มีความเห็นด้วยระดับปานกลาง ในเรื่องโครงสร้างการบริหารมีความสมบูรณ์ การจัดการและบริหารงานแบบราชการที่มีขั้นตอนชัดเจนเป็นผลดี รองผู้ว่าการรถไฟฯ มีอำนาจในการวินิจฉัยและสั่งการแก้ปัญหาแบบเบ็ดเสร็จ เมื่อเกิดปัญหาขึ้น ผู้บริหารระดับกลางสามารถสั่งการแก้ไขปัญหาได้โดยเร็วตามขอบเขตอำนาจได้ นโยบายของรัฐมีความชัดเจน รัฐมนตรีที่กำกับดูแลได้วางกรอบไว้ชัดเจน สหภาพแรงงานของการรถไฟฯ มีบทบาทในเชิงไม่สร้างสรรค์ ความเหมาะสมของผู้ว่าการฯ และการสรรหาผู้ว่าการฯ ความเหมาะสมและเป็นธรรมของผู้ที่จะขึ้นมาดำรงตำแหน่งของผู้บริหารของการรถไฟฯ และแหล่งข้อมูลและเทคโนโลยีที่จะช่วยผู้บริหารในการตัดสินใจปัญหาในปัจจุบัน มีความเห็นด้วยในระดับมาก ในเรื่องบุคคลที่จะเข้ามาดำรงตำแหน่งเป็นผู้ว่าการรถไฟฯ ควรเป็นมืออาชีพและเป็นที่ยอมรับของสังคมทั่วไป มีความจำเป็นที่ผู้บริหารของการรถไฟฯ จะต้องผ่านการอบรมโดยเฉพาะและแสดงวิสัยทัศน์ทั้งด้านการบริหาร เศรษฐกิจ การเมือง แต่มีความเห็นด้วยในระดับน้อยในเรื่องบทบาทเชิงสร้างสรรค์ของสหภาพแรงงานที่ทำให้การรถไฟฯ มีความเจริญก้าวหน้าและความจำเป็นในปัจจุบันของสหภาพแรงงาน นอกจากนี้ผู้บริหารระดับกลางและระดับสูงของการรถไฟฯ มีความเห็นว่าปัญหาและอุปสรรคที่สะสมมานานสมควรได้รับการแปรรูปร้อยละ 76.7 และควรแปรรูปเป็นบริษัทมหาชน จำกัด ร้อยละ 45.5 ร้อยละ 100 เห็นว่าควรปรับอัตราค่าโดยสาร ให้มีหลักเกณฑ์จากความเป็นธรรมและความเป็นจริงของต้นทุน ร้อยละ 43.7 ในด้านของการเมือง ร้อยละ 66.7 เห็นว่าฝ่ายการเมืองควรแต่งตั้งเฉพาะกรรมการรถไฟเท่านั้น ปัจจัยด้านตำแหน่งและระดับไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นด้านต่าง ๆ ของโครงสร้างการบริหารของการรถไฟฯ ยกเว้นเพียง 2 กรณีคือ ความเห็นเกี่ยวกับลักษณะโครงสร้างการบริหารของการรถไฟและผู้บริหารระดับกลางสามารถวินิจฉัยและสั่งการแก้ปัญหาได้อย่างอิสระและรวดเร็วเมื่อเกิดปัญหา

สมโชค สระสม, 2546 ได้ศึกษาต้นทุนการผลิตและประสิทธิภาพของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยที่การรถไฟฯ เป็นกิจการผูกขาดภายใต้การกำกับของรัฐบาล มีภารกิจหลักคือการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพโดยรวมพบว่า ประสิทธิภาพโดยรวมของการรถไฟฯ มีแนวโน้มลดลงและปี พ.ศ.2541-2545 ลดลงต่ำมาก โดยในปีพ.ศ. 2544 มีประสิทธิภาพต่ำที่สุด และปีพ.ศ. 2537 เป็นปีที่มีประสิทธิภาพสูงที่สุดและเป็นปีเดียวที่ประสิทธิภาพโดยรวมสูงกว่าจุดคุ้มทุนเพียงเล็กน้อย จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพเฉพาะส่วนพบว่าค่าใช้จ่ายอื่น (อัตราดอกเบี้ย) มีประสิทธิภาพมากที่สุด รองลงมาเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าเสื่อมราคา ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าวัสดุ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลมี ประสิทธิภาพต่ำที่สุด การที่ประสิทธิภาพโดยรวมลดต่ำลงจากการใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล ค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อาจจะเป็นเพราะการรถไฟฯ นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการให้บริการน้อยมาก ส่วนมากจะ

ใช้พนักงานทำให้มีค่าใช้จ่ายด้านแรงงานมาก ทำให้การพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันจึงทำได้ยาก นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินถาวร ต่าง ๆ และภาระในการชำระอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ของในแต่ละปี การวิเคราะห์ดัชนีผลกำไรและต้นทุนการปฏิบัติงาน พบว่าผลการดำเนินงานขาดทุนมาตลอดปี 2525-2545 โดยปี 2542 มีประสิทธิภาพต่ำที่สุด เพราะมีต้นทุนการปฏิบัติงานสูงสุด คือร้อยละ 190.78 จากวิกฤตการณ์ค่าเงินบาทที่อ่อนค่ามาก ทำให้การรถไฟฯ เสียค่าใช้จ่ายจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มสูงขึ้นมาก การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินถึงสภาพคล่องและโครงสร้างหนี้สินของการรถไฟฯ พบว่า อัตราส่วนหมุนเวียนส่วนใหญ่ต่ำ ทำให้เกิดปัญหาสภาพคล่องจนขาดเงินสดหมุนเวียนที่จะนำมาใช้ในกิจการ กล่าวได้ว่าการรถไฟฯ เกิดปัญหาสภาพคล่องมาโดยตลอดและยิ่งจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟฯ มาโดยตลอด เป็นการยากมากที่จะแก้ปัญหานี้ให้หมดไปในระยะเวลาอันสั้น

พดิศร วุฒาพาณิชย์, 2554 ได้ศึกษาการปรับโครงสร้างเพื่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของการรถไฟฯ พบว่า สาเหตุสำคัญที่นำไปสู่การตัดสินใจแปรรูปของกิจการรถไฟฯ คือ ผลการดำเนินการที่มีรายได้ไม่คุ้มกับต้นทุนการดำเนินการจนประสบกับปัญหาการขาดทุนอย่างหนัก นับตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันในปี พ.ศ.2516 การรถไฟฯ เริ่มประสบผลขาดทุนตั้งแต่ปี พ.ศ.2517 เป็นมา ผลประกอบการที่ขาดทุนนี้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จนกระทั่งปี 2554 มีหนี้สินสะสมถึง 7 หมื่นล้านบาท สาเหตุโดยรวมของการมีรายได้ที่ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย เป็นผลจากรัฐบาลเข้าควบคุมการเก็บค่าโดยสารไม่ให้ปรับขึ้นราคาตั้งแต่ปี พ.ศ.2528 รัฐบาลไม่จ่ายเงินค่าชดเชยให้ตามเวลา ตามมาตรา 93 แห่งพรบ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ทำให้การรถไฟฯ ต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ปีละประมาณ 1,800 ล้านบาท รัฐบาลไม่จ่ายเงินชดเชยผลการขาดทุนจากการดำเนินกิจการเชิงสังคม ตามผลที่ขาดทุนจริง ส่งผลให้การรถไฟฯ ต้องกู้เงินเพิ่มเติมเพื่อชดเชยรายได้ จนทำให้เกิดหนี้สะสมและภาระดอกเบี้ย ผู้บริหารไร้ประสิทธิภาพ ขาดจิตสำนึก ขาดความรับผิดชอบและมีการคอร์รัปชัน การมีภาระหนี้สินที่เกิดจากการกู้ยืมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้รัฐบาลต้องแบกรับภาระ และการขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์กร ทั้ง ๆ ที่ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการหารายได้จากทรัพย์สินและที่ดินจำนวนมาก ไม่มีศักยภาพมากนัก ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยในการทำงานทั้งห้วงจักรและระบบอาณัติสัญญาณ รางมีอายุการใช้งานมานาน ปัญหาเรื่องการขาดแคลนบุคลากรที่มีศักยภาพ ปัจจัยที่นำไปสู่การคัดค้านการแปรรูปกิจการรถไฟฯ คือ ปัญหาความไม่ชัดเจนในนโยบายการแปรรูป หลักประกันความมั่นคงในการทำงานและสิทธิประโยชน์ของพนักงานที่ลดลง ตลอดจนผลกระทบที่ประชาชนได้รับภายหลังจากการแปรรูปกิจการไปเป็นบริษัท จำกัด ดังนี้ แนวทางในการแก้ปัญหาคัดค้านการแปรรูป คือ ในกระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ต้องทำให้เกิดการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการยอมรับและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนส่วนใหญ่อย่างแท้จริง

2.7.2 ข้อได้เปรียบ/ข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

วสุ ชัยสุข, 2547 ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการขนส่งโดยรถบรรทุกและรถไฟ ในการขนส่งสินค้า 6 กลุ่ม ได้แก่ ข้าว ผักและผลไม้ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เชื้อเพลิง และอาหาร โดยมีปัจจัยในการเลือก ได้แก่ อัตราค่าขนส่งสินค้าต่อตัน ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและค่าความสะดวกในการขนส่งสินค้าในประเทศไทย ซึ่งอัตราค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อตันต่อกิโลเมตรในการขนส่งสินค้าของรถไฟมีค่าเท่ากับ 394.91 บาทต่อตันและ 1.37 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร แต่สำหรับรถบรรทุกมีค่า 488.56 บาทต่อตันและ 1.61 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร ค่าใช้จ่ายมีค่าลดลงตามระยะทางขนส่งที่เพิ่มขึ้น สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเข้าและออกกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศของรถไฟมีค่าเท่ากับ 9.71 ชั่วโมง ส่วนของรถบรรทุกมีค่าเท่ากับ 8.27 ชั่วโมง การเพิ่มความเร็วในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากปัจจุบันซึ่งมีความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางประมาณ 40-60 กม./ชม.ให้มีความเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 60 – 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อปัจจัยอื่น ๆ คงที่ ส่งผลให้ค่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าเข้าและออกกรุงเทพฯ และปริมาณลดโดยรถบรรทุกลดลงมากที่สุด

จริยา ตติรัตน์, 2545 ได้ศึกษาค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าทางรถไฟกับทางรถยนต์บรรทุก จากต้นทางแหล่งผลิต โรงงาน หรือคลังสินค้าถึงปลายทางส่งสินค้าหรือผู้ใช้บริการขั้นสุดท้ายของสินค้า ปริมาณมาก (แห้งและเหลว) ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซปิโตรเลียม น้ำมันดิบ ปูนซีเมนต์ผง และการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยประมาณต้นทุนรวมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตามแนวคิดของ BUTTON เป็นต้นทุนต่อระยะทาง คือ บาท/กิโลเมตร และต่อระยะทางและน้ำหนักบรรทุก (บาทต่อตันกิโลเมตร หรือ บาทต่อกิโลลิตรกิโลเมตร) คือต้นทุนในการเคลื่อนย้าย การนำส่ง ค่าใช้จ่ายขนถ่ายสินค้า ค่าเสียเวลา และต้นทุนผลกระทบภายนอกจากการขนส่ง แบ่งเป็นต้นทุนทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์ในระดับเอกชนและระดับสังคม เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนต่อหน่วยกับปริมาณบริการขนส่งของการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทในเส้นทางต่าง ๆ โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้า และการเปรียบเทียบต้นทุนระหว่างการขนส่งสินค้า โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าพบว่า การขนส่งทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายคงที่สูง ทำให้การขนส่งสินค้าปริมาณน้อยในระยะสั้นไม่คุ้มค่า หากรวมค่าขนส่งต่อเนื่องและค่าเสียเวลาเข้าไป การขนส่งทางรถไฟจะมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเสียเปรียบการขนส่งทางถนนอย่างมาก และค่าใช้จ่ายบุคลากรของการขนส่งทางรถไฟยังสูงกว่าทางรถยนต์บรรทุกทั้งสำหรับต้นทุนทางการเงินและต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์สำหรับความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งสินค้านั้น การขนส่งทางรถยนต์บรรทุกยังคงได้เปรียบการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากรถยนต์บรรทุกสามารถขนส่งได้ทันทีในปริมาณไม่มาก สามารถว่าจ้างผู้ประกอบการและสามารถเพิ่มจำนวนได้ง่าย ไม่มีขั้นตอนทางราชการในการขอเดินรถ มีเส้นทางครอบคลุมทั่วทั้งประเทศและถึงผู้ใช้บริการโดยตรง ซึ่งเมื่อรวมค่าขนส่งต่อเนื่องสำหรับสินค้าบางประเภทในบางเส้นทางแล้ว แนวโน้มที่จะเลือกการขนส่งสินค้าทางรถยนต์บรรทุกจึงมีมากกว่าทางรถไฟ

ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบต่อภายนอกจากการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็น ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทางถนน ค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ หรือต้นทุนมลภาวะทางอากาศ ซึ่งมีส่วนแบ่งสูงในการ

ขนส่งทางรถยนต์บรรทุก ทำให้ไม่มีนัยสำคัญต่อการเลือกใช้บริการการขนส่ง การประหยัดจากขนาดในการขนส่งสินค้าทางรถไฟของสินค้าที่มีปริมาณมาก สม่าเสมอ และระยะทางไกล ไม่ต้องมีการขนส่งต่อเนื่องหรือเสียค่าขนถ่ายสินค้าซ้ำซ้อน เนื่องจากค่าใช้จ่ายส่วนมากคงที่ เช่น เงินเดือนพนักงาน ทำให้ต้นทุนรวมต่อหน่วยแปรผันผกผันกับปริมาณการขนส่ง และจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่อขนส่งปริมาณมากและระยะทางไกล เช่น การขนส่งทางรถไฟของปูนซีเมนต์ผงจากต้นทางที่สระบุรีไปยังปลายทางที่กรุงเทพฯ มีต้นทุนการขนส่งทางการเงิน 1.2960 บาทต่อตันกิโลเมตรและทางเศรษฐศาสตร์ 1.2440 บาทต่อตันกิโลเมตร แต่หากขนส่งไปยังปลายทางสุราษฎร์ธานีจะมีต้นทุนการขนส่งทางการเงินเพียง 0.4035 บาทต่อตันกิโลเมตรและทางเศรษฐศาสตร์ 0.4326 บาทต่อตันกิโลเมตร แต่สำหรับการขนส่งทางรถยนต์บรรทุก ต้นทุนการขนส่งทางการเงินจะลดลงจาก 0.8408 เป็น 0.7128 บาทต่อตันกิโลเมตร และทางเศรษฐศาสตร์จะลดลงจาก 1.1687 เป็น 1.0645 บาทต่อตันกิโลเมตร การเปลี่ยนแปลงของราคาปัจจัยแปรผัน ได้แก่ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและต้นทุนมลภาวะทางอากาศ มีผลต่อต้นทุนรวมในการขนส่งสินค้าทางรถยนต์บรรทุกมากกว่า แต่การเปลี่ยนแปลงของราคาปัจจัยคงที่หรือค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า มีผลต่อต้นทุนรวมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากกว่า เนื่องจากการขนส่งทางรถยนต์บรรทุกมีต้นทุนแปรผันต่อต้นทุนรวมสูงและทางรถไฟมีต้นทุนคงที่ต่อต้นทุนรวมสูง ต้นทุนต่อหน่วยปริมาณบริการขนส่งในหน่วยบาทต่อตันกิโลเมตรหรือบาทต่อกิโลลิตรกิโลเมตร ต้นทุนคงที่ในการดำเนินการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าทางรถยนต์บรรทุกมาก โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเงินเดือนพนักงาน ค่าโครงสร้างพื้นฐานและค่าใช้จ่ายส่วนกลางด้านขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 24.1 ของต้นทุนรวมทางการเงินของการขนส่งทางรถไฟ แต่คิดเป็นเพียงร้อยละ 5 ของต้นทุนรวมทางการเงินของการขนส่งทางรถยนต์บรรทุก

ธนิ นทรัพย์รุ่งโรจน์, 2553 ได้ศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าที่มียอดนำเข้าและส่งออกสูงสุดในปีงบประมาณ 2550-2551 ที่ด่านศุลกากรหนองคาย ซึ่งสินค้านำเข้าที่ศึกษาได้แก่ ไม้แปรรูป และสายไฟประกอบรถยนต์ ส่วนสินค้าส่งออก ได้แก่ น้ำมันและรถยนต์ จากการเปรียบเทียบต้นทุนค่าดำเนินการและต้นทุนการเดินรถของการขนส่งทางถนนและทางราง ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 และเส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง พบว่า สินค้าไม้แปรรูป การขนส่งทางรางระยะทาง 1,375 กิโลเมตร ใช้เวลา 47 ชั่วโมง 15 นาที หรือคิดเป็นเงิน 14,023 บาท และการขนส่งทางถนนระยะทาง 1,451 กิโลเมตร ใช้เวลา 41 ชั่วโมง 30 นาที หรือคิดเป็นเงิน 19,051 บาท สำหรับสินค้าสายไฟประกอบรถยนต์ การขนส่งทางรางระยะทาง 1,415 กิโลเมตร ใช้เวลา 44 ชั่วโมง 45 นาที หรือคิดเป็นเงิน 13,308 บาท และการขนส่งทางถนนระยะทาง 1,489 กิโลเมตร ใช้เวลา 40 ชั่วโมง 50 นาที หรือคิดเป็นเงิน 16,716 บาท สำหรับสินค้าน้ำมัน การขนส่งทางรางระยะทาง 1,724 กิโลเมตร ใช้เวลา 51 ชั่วโมง 20 นาที หรือคิดเป็นเงิน 13,442 บาท และการขนส่งทางถนน 1,600 กิโลเมตร ใช้เวลา 40 ชั่วโมง 5 นาที หรือคิดเป็นเงิน 15,130 บาท และสำหรับสินค้ารถยนต์ การขนส่งทางรางระยะทาง 1,485 กิโลเมตร ใช้เวลา 46 ชั่วโมง 5 นาที หรือคิดเป็นเงิน 12,470 บาท การขนส่งทางถนนระยะทาง 1,505 กิโลเมตร ใช้เวลา 40 ชั่วโมง 55 นาที หรือคิดเป็นเงิน 17,963 บาท

การขนส่งทางถนนของสินค้ามีระยะทางมากกว่าการขนส่งทางรางของไม้แปรรูป สายไฟ ประกอบรถยนต์ น้ำมัน และรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 5, 3, 7 และ 1 และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าของทางถนนมากกว่าการขนส่งทางรางถึง ร้อยละ 26, 20, 11 และ 31 สำหรับสินค้าไม้แปรรูป สินค้าสายไฟ ประกอบรถยนต์ สินค้าน้ำมัน และสินค้ารถยนต์ตามลำดับ เป็นเพราะต้นทุนการเดินรถ รวมไปถึงค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ และค่ายางรถยนต์ สำหรับเวลาการขนส่งทางถนนน้อยกว่าการขนส่งทางราง ร้อยละ 12, 9, 1 และ 11 ในสินค้าไม้แปรรูป สินค้าสายไฟประกอบรถยนต์ สินค้าน้ำมัน และสินค้ารถยนต์ ตามลำดับ เนื่องจากความเร็วเฉลี่ยในการเดินรถทางถนนเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ความเร็วเฉลี่ยรถไฟเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้การขนส่งทางถนนสามารถขนส่งแบบ Door-to-door แต่การขนส่งทางรางเป็นแบบหลายรูปแบบประกอบกันซึ่งจะเสียเวลาในการขนถ่ายสินค้ามาก และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า อาจจะมีผลกระทบน้อยลงหากมีการวางแผนที่ดี เวลาในการขนส่งที่มากขึ้น จะทำให้ต้นทุนถือครองสินค้ามีค่าเพิ่มขึ้น ต้นทุนถือครองสินค้าสามารถคำนวณจากค่าเสียโอกาสของเงินลงทุนและมีค่าเท่ากับ 2.48, 11.28, 93.83 และ 142.32 บาท สำหรับสินค้าไม้แปรรูป 30 ตัน สินค้าสายไฟประกอบรถยนต์ 336 กระบะ สินค้าน้ำมัน 38,000 ลิตร และสินค้ารถยนต์ 7 คัน ตามลำดับ หลังจากรวมต้นทุนถือครองสินค้ากับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าของการขนส่งทางรางแล้ว ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าของทางถนนมากกว่าการขนส่งทางราง ร้อยละ 25, 3, 1 และ 0.38 สำหรับสินค้าไม้แปรรูป สินค้าสายไฟประกอบรถยนต์ สินค้าน้ำมัน และสินค้ารถยนต์ตามลำดับ ซึ่งยังคงน้อยกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าของการขนส่งทางถนน

ในปี พ.ศ. 2551 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าจะสามารถคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของการนำเข้าและส่งออกได้ ซึ่งสำหรับการขนส่งทางถนนจะมีค่าเท่ากับ 277,353,284 บาทที่ด่านศุลกากรหนองคาย และหากเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งทางราง จะได้ต้นทุนโลจิสติกส์เป็น 243,924,290 บาท การขนส่งทางรางสามารถประหยัดได้ 33,428,994 บาทต่อปี แต่เนื่องจากข้อจำกัดความสามารถของการขนส่งทางรางที่สามารถขนส่งได้เพียง 4 เทียบต่อวัน คิดเป็นมูลค่าสินค้าประมาณ 23,715,000 บาทต่อวัน หรือ 8,537,400,000 บาทต่อปี (360 วันต่อปี) หรือเท่ากับร้อยละ 75 ดังนั้นจะเหลือความสามารถในการขนส่งอีกร้อยละ 25 หรือ 2,134,350,000 บาท และหากรถไฟทางคู่ของรัฐบาลประสบความสำเร็จแล้ว จะมีความสามารถในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 หรือ 3,201,525,000 บาท แต่สำหรับการขนส่งทางถนนนั้น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มว่าจะมีค่าสูงขึ้นทุกปี ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าให้มีค่ามากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อมูลค่าสินค้าของการขนส่งทางราง จากนโยบาย AFTA ในปี พ.ศ. 2553 คาดว่ามูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าไทย-ลาวจะมีแนวโน้มที่สูงขึ้น จึงควรพัฒนาระบบรางเพื่อประหยัดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มประสิทธิภาพโดยเฉพาะระยะทางไกลให้มีการขนส่งที่รวดเร็วในปริมาณที่เพิ่มขึ้น และเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังควรขยายเส้นทาง พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางแข่งขันทางเศรษฐกิจและเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค และหาก

สามารถใช้ระบบรถไฟทางคู่จะสามารถลดเวลาในการขนส่งลงได้ร้อยละ 50 และเพิ่มความเร็วเฉลี่ยจาก 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น 80-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ การขนส่งทางถนนยังมีค่าซ่อมบำรุงที่สูงถึง 1,662,000,000 บาท ซึ่งสูงกว่าค่าซ่อมบำรุงรางถึงร้อยละ 86 ดังนั้นการขนส่งทางรถไฟจึงเป็นทางเลือกที่ประหยัดกว่าสำหรับการนำเข้า-ส่งออกผ่านจังหวัดหนองคาย

นิธิเดช คูหาทองสัมฤทธิ์ ,2556 ได้ศึกษาการสร้างเกณฑ์มาตรฐานการประเมินศักยภาพของเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปัจจัยเชิงกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ ระยะทางคู่ ระยะทางสาม จำนวนอุปกรณ์ในการยกขนสินค้า ความสามารถของอุปกรณ์ในการยกขนสินค้า ขนาดความกว้างรางรถไฟ ความสามารถในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และความสามารถในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจัยเชิงสถิติที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ จุดตัดทางรถไฟ ความถี่ของการเดินรถสินค้าต่อวัน ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการยกขนสินค้า ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ความตรงต่อเวลาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ระยะเวลาที่ใช้ในพิธีการด้านศุลกากร อุบัติเหตุทางรถไฟ ภัยธรรมชาติ และฤดูกาล ปัจจัยเชิงเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ ทางลาดชันสูงสุด ทางโค้งสูงสุด ขนาดของรางรถไฟ ชนิดหมอนรองรางรถไฟ อายุการใช้งานเฉลี่ยของรางรถไฟ แผนการพัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และแผนการบำรุงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปัจจัยเชิงกายภาพนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มคือปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประกอบไปด้วย จำนวนอุปกรณ์ในการยกขนสินค้าและความสามารถของอุปกรณ์ในการยกขนสินค้า ปัจจัยด้านคุณลักษณะของเส้นทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประกอบไปด้วย ระยะทางคู่ ระยะทางสาม และขนาดความกว้างรางรถไฟ และปัจจัยด้านความยืดหยุ่นของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประกอบไปด้วย ความสามารถในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและความสามารถในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจัยเชิงสถิตินั้นสามารถแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประกอบไปด้วย ความตรงต่อเวลาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และระยะเวลาที่ใช้ในพิธีการด้านศุลกากร ปัจจัยด้านสภาพของเส้นทางและความถี่ของการเดินขบวนรถสินค้า ประกอบไปด้วย จุดตัดทางรถไฟและความถี่ของการเดินรถสินค้าต่อวัน ปัจจัยด้านระยะเวลาในการยกขนสินค้า ประกอบด้วย ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการยกขนสินค้าและระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง และปัจจัยด้านอุบัติเหตุและสิ่งที่ไม่คาดคิด ประกอบไปด้วย อุบัติเหตุทางรถไฟ ภัยธรรมชาติ และฤดูกาล ปัจจัยเชิงเทคนิคสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือปัจจัยด้านสภาพของเส้นทางการขนส่งสินค้า ประกอบด้วยทางลาดชันสูงสุดและทางโค้งสูงสุด ปัจจัยด้านสภาพของรางรถไฟ ประกอบด้วย ขนาดของรางรถไฟ ชนิดหมอนรองรางรถไฟ และอายุการใช้งานเฉลี่ยของรางรถไฟ และปัจจัยด้านนโยบายและ

แผนการพัฒนา ประกอบด้วย แผนการพัฒนาเส้นทาง การขนส่งสินค้าทางรถไฟ และแผนการบำรุงเส้นทาง การขนส่งสินค้าทางรถไฟ

2.7.3 การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับไอซีดี และซีวาย

ภคิน คัมภีรานนท์, 2548 ได้ศึกษาวิธีการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ ระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง การศึกษาสภาพและศักยภาพ ในการบริหารจัดการของการรถไฟฯ ในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟ เพื่อหาแนวทางในการ หากกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น โดยทำแบบจำลองสถานการณ์ให้มีปริมาณ เทียบการเดินทางเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 5,093 ขบวน จำลองสถานการณ์ที่กำหนดการเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟใน การเดินทางให้มีปริมาณเฉลี่ยเท่ากับ 7,589 ขบวนต่อปี ซึ่งมีความแตกต่างร้อยละ 49.01 แสดงให้เห็นว่า เมื่อทำการเพิ่มรางรถไฟอีก 1 รางตั้งแต่สถานีฉะเชิงเทรา จนถึงสถานีศรีราชา และเพิ่ม เทียบการเดินทางรถไฟบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้สามารถขนส่งได้เพิ่มขึ้นจากเดิมถึง ร้อยละ 49.01 หรือ เท่ากับ 424,760 TEUs ต่อปี

วสันต์ สว่างวงศ์, 2549 ได้ศึกษาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีทั้งการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางรถยนต์บรรทุก ซึ่งการ ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟมีการให้บริการไม่เหมาะสมกับความต้องการในการขนส่งทั้งในเรื่องของ อุปกรณ์ความพร้อมในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพลดลงตามเวลาการทำงาน จำนวนเที่ยวให้บริการ และ เวลาในการขนส่ง ในปัจจุบัน จำนวนเที่ยวที่ให้บริการในเส้นทาง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง รถไฟ 1 ขบวน มี 30 แคร่บรรทุก สามารถขนส่งได้ประมาณ 60 TEU ใน 1 วันมีรถไฟวิ่ง 26 ขบวน (ไป- กลับ) คิดเป็น 1,560 TEUs/วัน และใน 1 เดือน รถไฟสามารถขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 46,800 TEUs แต่ด้วยข้อจำกัดต่าง ๆ ของการรถไฟฯ เช่น จำนวนหัวรถจักรที่ไม่เพียงพอ ข้อจำกัดเรื่อง ความจุของราง และข้อจำกัดจำนวนแคร่ ฯลฯ ทำให้การรถไฟฯ สามารถรองรับการขนส่งได้ประมาณ 420,000 TEUs/ปี นอกจากนี้จำนวนเที่ยวในการขนส่ง 26 เที่ยวต่อวัน ใน 1 ปี สามารถขนส่งได้ 9,360 เที่ยว แต่ ความต้องการใช้จำนวนเที่ยวเฉพาะในปี 2547 มีจำนวนเที่ยวสูงถึง 47,126 เที่ยว แสดงให้เห็นว่าจำนวน เที่ยวในการขนส่งมีน้อยเกินไป ส่วนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีมากกว่าการขนส่งสินค้า ทางถนน ข้อดีของการขนส่งทางรถไฟคือ อัตราการเกิดความเสียหาย และเสียเวลาในการขนส่งสินค้าคอน เทนเนอร์ของผู้ใช้บริการมีอัตราการเกิดน้อย บริษัทที่ใช้บริการการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟใน ปัจจุบันนี้เป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานใน ICD ลาดกระบังซึ่งส่วนใหญ่มีการดำเนินการขนส่งสินค้าคอน เทนเนอร์และมีรถยนต์บรรทุกเอง หากการรถไฟฯ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวในการบริการได้ บริษัทเหล่านี้ก็ จะหันไปใช้การขนส่งทางรถยนต์บรรทุกมากขึ้น ทำให้รายได้ของการรถไฟฯ ลดน้อยลงและส่วนแบ่งทาง การตลาดก็จะลดลงตามไปด้วย ประสิทธิภาพในการขนส่งประมาณจากการกำหนดตารางเวลาในการเดิน

รถ จำนวนเที่ยวที่ให้บริการ การตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ และความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุ

ธงชัย เจริญสวัสดิ์, 2549 ได้ศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ คือ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังมีระยะทาง 118 กิโลเมตร การสร้างทางคู่จากสถานีหัวตะเข้ถึงชุมทางฉะเชิงเทราทำให้ระยะเวลาขนส่งลดลงจาก 4.5-5 ชั่วโมงเหลือเพียงแค่ 3 ชั่วโมง แต่ทางเดียวที่เหลืออยู่เป็นการจำกัดความสามารถในการเดินรถไฟที่ 14 ขบวน (28 ขบวนไป-กลับ) ขบวนละ 30 โบกี้ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ 60 ทียู และมี Load Factor ที่สูงถึงอัตราร้อยละ 70-75 ปัญหาที่พบบ่อยที่สุด สำหรับผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง 3 อันดับแรกคือ ชีตความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย และระบบทางเดียวทำให้การขนส่งล่าช้า ปัญหาสำหรับสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ ระบบทางเดียวทำให้การขนส่งล่าช้า จำนวนรถจักรไม่พอ และจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อย ไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง และปัญหาสำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ ระบบทางเดียวทำให้การขนส่งล่าช้า รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย พื้นที่ให้บริการของ ICD ไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า ปัญหาด้านการบริหารจัดการสำหรับผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังที่พบบ่อยที่สุด 3 อันดับแรกคือ ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า และระยะเวลาของสัญญา ปัญหาสำหรับสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังล่าช้า และกฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร และปัญหาสำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร กฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร และปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง ปัญหาด้านการบริการสำหรับผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังที่พบบ่อยที่สุด 3 อันดับแรกคือ ความตรงต่อเวลา ชีตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการ กรณีขต้นผู้เช่า สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ ชีตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ความตรงต่อเวลา และระยะเวลาในการเดินรถจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์ และปัญหาสำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ เวลาปิดรับคืนตู้ ไม่มีความยืดหยุ่นเมื่อขบวนรถเกิดอุบัติเหตุล่าช้า ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ให้บริการพบเงื่อนไชและขั้นตอนซ้ำซ้อน ไม่ได้ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร และไม่มีการให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ผู้ให้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะในวันศุกร์และเสาร์ ซึ่งถือเป็นช่วงที่การขนส่งสูง

นอกจากนี้ ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง มีปัญหาการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ที่เกิดจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวนน้อย รถจักรเก่าไม่มีประสิทธิภาพ ส่วนความต้องการที่สูงเนื่องมาจากสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้หลายขนาด ส่งสินค้าได้คราวละมากๆ และถึงท่าเรือพร้อมกัน และปัญหาความล่าช้าจากการชำระค่าของรถจักร อุบัติเหตุ หรือรถไฟตกราง สำหรับปัญหาที่สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศพบ

คือปัญหาความล่าช้า ปริมาณการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ไม่มีขีดความสามารถในการรองรับได้ และปัญหาการประสานงานการติดต่อ ที่มีขั้นตอนและเอกสารยุ่งยาก และสำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศพบปัญหาความล่าช้า อุปกรณ์ไม่มีประสิทธิภาพ และความเสียหายของสินค้าระหว่างขนส่ง

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานจากปัญหาที่สำคัญที่สุดคือระบบทางเดียว ซึ่งทางแก้ที่เร่งด่วนที่สุดคือการสร้างระบบทางคู่ สำหรับปัญหาความล่าช้าจากประสิทธิภาพในการขนส่ง เนื่องจากมีรถจักรเก่าและใช้งานมานานมีแนวทางการแก้ปัญหาคือการเร่งรัดโครงการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า สำหรับปัญหาพื้นที่ยกขนตู้ข้างรางที่ ICD ลาดกระบังและแหลมฉบังไม่เพียงพอ แนวทางแก้คือการจัดการเดินรถและการปรับกระบวนการยกขนให้เอื้ออำนวยต่อผู้ใช้บริการ และจากปัญหาพื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังไม่เพียงพอต่อความต้องการควรเร่งทบทวนโครงการ ICD ลาดกระบังระยะที่สองเพื่อแก้ไขปัญหานี้

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการสำหรับปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่งคือ การนำเทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการ เช่น การใช้ GPS และระบบคอมพิวเตอร์ สำหรับปัญหาจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ ปัญหาเรื่องการประสานงาน จากการจัดการที่มีความซ้ำซ้อนและขั้นตอนยุ่งยาก จึงควรแก้โดยการจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการบริหารจัดการโดยตรงเพื่อลดลำดับขั้นตอนและเพิ่มความคล่องตัวในการทำงาน แสดงความรับผิดชอบอย่างชัดเจนเมื่อเกิดปัญหา และนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการ สำหรับปัญหาการจัดการด้านข้อมูลไม่มีความชัดเจนควรนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้และทำเว็บไซต์ที่สามารถให้ข้อมูลได้ตลอดเวลา วางระบบในเว็บไซต์ให้สามารถโต้ตอบได้ และสำหรับปัญหาอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร หรือสารสนเทศ ให้มีความยืดหยุ่น และจัดการแบบเน้นการบริการมากขึ้น

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริการ สามารถทำได้โดยก่อสร้างและจัดซื้อโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อการให้บริการ และปรับเปลี่ยนระบบการบริหารจัดการแนวทางในการเดินรถขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับปัญหาความตรงต่อเวลาต้องแก้จากปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาภาพลักษณ์ขององค์กรแบบระบบราชการ ควรจัดตั้งให้เป็นหน่วยธุรกิจเพื่อให้มีประสิทธิภาพ อบรมพนักงานให้มีใจในการบริการและสร้างจิตสำนึกในการบริการที่ดี และควรมีศูนย์บริการลูกค้าเพื่อสร้างความพึงพอใจและความสัมพันธ์กับลูกค้า และสำหรับปัญหาเรื่องความยืดหยุ่นของราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนตู้เปล่าคือการปรับลดอัตราค่าระวางเมื่อเหมาะจ่ายขาไปและขากลับ ลดค่าระวางเมื่อตู้คอนเทนเนอร์นั้นว่างเปล่า

2.7.4 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ปวีณา โสภมวงศ์, 2552 ได้ศึกษาการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยมีบทบาทน้อยเนื่องจากผูกขาดกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพียงหน่วยงานเดียว ควรได้มีการเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันในการให้บริการให้เอกชนเข้ามาดำเนินงานด้านรถไฟ จากพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ให้จัดตั้งการรถไฟฯ ขึ้นเพื่อรับโอนกิจการของกรมรถไฟ และจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่น ซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ และในปี พ.ศ. 2543 ได้มีการเพิ่มมาตรา 9 ให้การรถไฟฯ สามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟหรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ หรือเข้าร่วมกับกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟได้ เพื่อให้การรถไฟฯ สามารถประกอบกิจการได้ตามความเหมาะสมในทางธุรกิจ ซึ่งหมายความว่า เอกชนสามารถใช้รางรถไฟในการบริการขนส่งและการรถไฟฯ สามารถเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้ประกอบการได้ในปัจจุบัน แนวทางในการให้เอกชนเข้ามาดำเนินงานในกิจการรถไฟมีได้ 2 ทางคือ ต้องมีประกาศพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 หรือได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐมนตรีตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 แต่เงื่อนไขตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ไม่มีการกำหนดขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมอย่างเท่าเทียมส่งผลให้บางโครงการไม่ต้องผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และการพิจารณาเป็นไปโดยไม่มีหลักเกณฑ์หรือวิธีปฏิบัติที่แน่นอน เมื่อพิจารณาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่ง กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติและคณะกรรมการกำกับการบริหารนโยบายการขนส่งขึ้นเพื่อทำหน้าที่ดูแลการบริหารจัดการด้านขนส่งในภาพรวมทั้งหมด ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งโดยรวมของประเทศ และมีการกำหนดแนวทางที่ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งหรือประกอบการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งเอาไว้

วนิศร มุสิกสวัสดิ์, 2552 ได้ศึกษาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งวิธีเดียวที่กระจายสินค้าจากจุดต้นน้ำหรือการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งผลิตเข้าสู่ขั้นตอนการผลิตในโรงงานจนถึงปลายทางหรือผู้บริโภคที่เป็นลูกค้า ต้องมีบทบาทของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเข้ามาควบคุมอยู่ด้วย แต่ความรับผิดชอบในทางประมวลกฎหมายแพ่งและอาญา กำหนดความรับผิดชอบในทางมูลนิธิกรรมสัญญาและมูลละเมิดไว้อย่างจำกัดและไม่สามารถนำมาใช้กับการรถไฟฯ ควรมีการปรับปรุงเนื้อหาที่เป็นปัญหาและสร้างอุปสรรคให้กับการพัฒนากิจการการรถไฟฯ ได้แก่ การจัดเก็บค่าบริการในการโดยสารและค่าระวางบรรทุกสินค้า และรับฝากของในคลังสินค้ามีราคาต่ำไม่คุ้มกับต้นทุน การรถไฟฯ มีที่ดินที่ไม่ได้รับการพัฒนาเพื่อกิจการของการรถไฟฯ เป็นจำนวนมาก กิจการของการรถไฟฯ ไม่มีความชำนาญและมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับเอกชนได้ เช่น การท่องเที่ยว การโรงแรม เป็นต้น นอกจากนี้ โครงการพัฒนาการเดินรถไฟให้ทันสมัยมีมูลค่าที่สูงมาก การรถไฟฯ ไม่มีเงินทุนที่เพียงพอ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง และการบริหารงานของการรถไฟฯ ที่ผ่านมามีหนี้สะสมเป็นจำนวนมาก ทำให้

เกิดสถานการณ์ขาดทุนต่อเนื่องเป็นเวลานาน การรถไฟฯ จึงควรแปรรูปให้เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด แต่ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ เพื่อให้ได้รับการสนับสนุนเงินทุน ได้สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน และยังสามารถพัฒนาการขนส่งทั้งคนโดยสารและสิ่งของให้มีศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นการเปิดโอกาสให้มีการพัฒนากิจการการเดินรถไฟให้ดียิ่งขึ้น เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่ และสามารถกู้ยืมเงินจากกองทุนรัฐวิสาหกิจ ที่สามารถขอใช้คืนได้ในระยะเวลาที่นานกว่าปกติ รวมถึงเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกคนมีส่วนร่วมในการบริหารกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในที่สุด

2.8 การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูง

ปัจจุบันมีการทดลองขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงของบริษัท Railex ซึ่งเป็นรถไฟขนส่งสินค้าเกษตรข้ามฝั่งทะเลสหรัฐอเมริกา รถไฟควบคุมอุณหภูมิพิเศษ (Temperature Controlled Unit Train) หรือ รถไฟวิ่งระหว่างฝั่งตะวันตก-ตะวันออกของสหรัฐอเมริกาเพื่อขนส่งสินค้าเกษตรโดยเฉพาะ โดยใช้เวลาเพียง 5 วันเท่านั้น สำหรับรูปแบบแนวคิดการขนส่งของ Railex คือใช้รถไฟความเร็วสูงขนส่งสินค้าทางไกล และตั้งศูนย์ขนถ่ายสินค้าตามจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ จากนั้นต่อเชื่อมเส้นทางด้วยรถบรรทุกในระยะสั้นจากจุดกระจายสินค้าอีกทีหนึ่ง แนวคิดนี้เริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2006 โดยเริ่มจากเส้นทางระหว่างรัฐวอชิงตันทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ มายังรัฐนิวยอร์กที่อยู่ทางด้านตะวันออกสุดของประเทศ จากนั้นมีการขยายเส้นทางในปี 2008 โดยเพิ่มเส้นทางระหว่างรัฐแคลิฟอร์เนีย-นิวยอร์ก เพิ่มเข้ามาสำหรับทิศทางในอนาคต Railex มีแผนตั้งจุดขนถ่ายสินค้าตอนกลางประเทศที่ชิคาโก และมีแผนขยายเส้นทางมายังภาคตะวันออกเฉียงใต้อีกเส้นทางหนึ่ง

ในหนึ่งสัปดาห์มีรถไฟของ Railex วิ่งให้บริการขนส่งสินค้า 4 ขบวน โดยแบ่งเป็นเส้นทางวอชิงตัน-นิวยอร์ก 2 ขบวน และเส้นทางแคลิฟอร์เนีย-นิวยอร์ก 2 ขบวน รถทุกขบวนปรับอากาศเพื่อช่วยรักษาสภาพสินค้า มีระบบตรวจสอบสินค้าด้วยกล้องวงจรปิด และมีระบบเช็คพิกักด้วยจีพีเอส สินค้าที่ขนส่งได้แก่ การขนส่งไวน์ และการขนส่งผลไม้ที่ลงเรือหรือเครื่องบินจากแอฟริกายังฝั่งตะวันออกของสหรัฐ ประโยชน์ของการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูง พบว่า มีประสิทธิภาพดีกว่ารถบรรทุกมาก เพราะต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากกว่า และลดปัญหาจากการขนส่งโดยรถยนต์ เช่น การจราจรหรืออุบัติเหตุได้มาก

ในทวีปยุโรปมีแนวคิดการสร้างโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงสำหรับขนส่งสินค้าด้วยเช่นกัน ในโครงการที่ชื่อว่า Euro Carex มีแนวทางที่ต่างไปจาก Railex เนื่องจากการผลักดันโดยอุตสาหกรรมการบินที่กำลังถูกบีบจากกฎกติกาทางสังคม เช่น การห้ามบินในเวลากลางคืน ทำให้ทำธุรกิจขนส่งสินค้าเป็นไปได้ยากมากยิ่งขึ้น การขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงจึงเป็นทางออกหนึ่ง เปลี่ยนวิธีการขนส่งมาใช้รถไฟแทน และใช้จุดขนถ่ายสินค้าของสนามบิน หรือ cargo เดิม สำหรับโครงการ Euro Carex มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่สนามบินชาร์ลเดอโกล ปารีส และเมือง Liege ในเบลเยียม จากนั้นกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ ใน

ยุโรปตะวันตก เช่น ขนข้ามไปลอนดอนผ่านอุโมงค์ลอดใต้ช่องแคบอังกฤษ ขนขึ้นเหนือไปอัมสเตอร์ดัมและโคโลญจ์ และในระยะยาวจะขยายไปยังยุโรปตอนใต้อย่างสเปนและอิตาลีด้วย

แนวคิดการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงที่เกิดขึ้นของทั้ง 2 โครงการในสหรัฐอเมริกาและในยุโรป เป็นตัวอย่างที่ชี้ให้เห็นว่าการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และมีผลตอบแทนที่คุ้มค่าในเชิงธุรกิจ ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่จะใช้ในการพัฒนากิจการรถไฟไทยได้

บทที่ 3

นโยบายภาครัฐที่มีต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

กิจการรถไฟซึ่งได้เริ่มตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2433 ในนาม กรมรถไฟ ภายใต้กระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ ในช่วงปี พ.ศ. 2434-2448 มีการก่อสร้างทางรถไฟหลายสาย ซึ่งเป็นผลจากแฉ้อทธิพลของประเทศมหาอำนาจตะวันตก คือ อังกฤษและฝรั่งเศส นำมาสู่การก่อสร้างทางรถไฟสายหลักของไทยหลายสาย ได้แก่ สายอีสาน สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก-อรัญประเทศ เส้นทางเหล่านี้มีระยะทางไกล และใช้เวลาในการก่อสร้างเป็นเวลานาน จนกระทั่งมีการเปิดให้บริการตลอดทั้งสาย เป็นที่น่าสังเกตได้ว่า ทางรถไฟสายใต้ มีระยะทางยาวที่สุดในประเทศ คือ 1,142 กิโลเมตร เริ่มการก่อสร้างภายหลังสายอีสานและสายเหนือ แต่ใช้เวลาการก่อสร้างเพียง 15 ปี สามารถเปิดให้บริการจนถึงสถานีสุโขทัยเมื่อปี พ.ศ. 2464 สะท้อนให้เห็นว่า อธิปไตยของอังกฤษได้เป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟสำเร็จได้อย่างรวดเร็ว

ต่อมาในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นได้เข้ามาในประเทศไทย และเริ่มก่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2486 เพื่อใช้ในการทหารจำนวน 2 สาย คือ สายคอคอตก ระยะทาง 90 กิโลเมตร และสายมรณะ ระยะทาง 303 กิโลเมตร (จากสถานีหนองปลาตุก-ด่านเจดีย์สามองค์) ซึ่งทางรถไฟทั้งสองสายใช้เวลาการก่อสร้างไม่ถึง 1 ปี แต่เปิดใช้เพื่อกิจการทางทหารเป็นสำคัญ และเมื่อสงครามสิ้นสุดลงในอีก 2 ปีต่อมา โดยที่ญี่ปุ่นเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ ทางรถไฟสายคอคอตกถูกรื้อถอนทั้งหมด ส่วนทางรถไฟสายมรณะถูกรื้อถอนบางส่วนและไม่มีการเดินรถเชื่อมต่อกับพม่า และในช่วงเวลาเดียวกันมีการยกเลิกการเดินรถและรื้อรางรถไฟของเอกชน จำนวน 2 สาย คือ สายบางบัวทอง และสายท่าเรือ-พระพุทธบาท สาเหตุหนึ่งของการยกเลิกการเดินรถสันนิษฐานว่า มาจากภาวะสงคราม ทำให้มีการใช้บริการรถไฟลดลง ในปี พ.ศ.2503 ทางรถไฟสายปากน้ำยกเลิกการเดินรถและรื้อรางรถไฟ เพื่อสร้างถนนแทน แสดงให้เห็นว่าการคมนาคมขนส่งทางถนนเริ่มเติบโตขึ้นมาแทนที่การขนส่งทางรถไฟ

ภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟสายหลักครอบคลุมทุกสายและหลังช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ.2524 ประเทศไทยได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายภาคตะวันออกเพิ่มเติม จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานในการสนับสนุนแผนพัฒนาชายฝั่งตะวันออก และรองรับการเกิดขึ้นของท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดเดินรถครั้งแรกเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2538 ซึ่งห่างจากการเปิดให้บริการรถไฟสายอีสานใต้ (หนองคาย) ประมาณ 40 ปี เนื่องจากการพัฒนาประเทศส่วนใหญ่มุ่งมาที่ภาคตะวันออก การใช้บริการรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าบริเวณนี้จึงคับคั่งมากขึ้น ส่งผลให้มีการวางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 1 ราย ในเส้นทางชุมทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ในปี พ.ศ.2547 ระยะทาง 78 กิโลเมตร และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ.2555 นอกจากนี้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายอีสานใต้เพิ่มเติม

จากสถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้งของลาว ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร เริ่มเปิดการเดินรถเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2552 ระยะทางของรถไฟในปัจจุบันมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟสายเดี่ยว ระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร หรือร้อยละ 4 และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ถือได้ว่าเป็นระบบการขนส่งสินค้ารูปแบบหนึ่งที่มีความสำคัญของประเทศ เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และมีต้นทุนต่ำ การศึกษาเพื่อแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการรถไฟในระดับต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศ ระดับกระทรวง และระดับหน่วยงานปฏิบัติ โดยตรง ดังนี้

- 3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-11
- 3.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)
- 3.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558
- 3.4 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)
- 3.5 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2555-2559
- 3.6 แผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3.7 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ

3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทั้ง 11 ฉบับ (ปีพ.ศ. 2504 – พ.ศ.2559) เป็นแผนที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี ฉบับสามารถสรุปแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับรถไฟได้ดังนี้

3.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 – 3 (พ.ศ.2504 – พ.ศ.2519)

การพัฒนาประเทศมีเป้าหมายในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และพัฒนาประเทศให้ทันสมัย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง แนวโน้มการขยายการก่อสร้างโครงข่ายระบบถนนเพื่อเชื่อมโยงทั่วประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้การขนส่งทางถนนกลายเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟเน้นหนักในการปรับปรุงบริการที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเพียงพอแก่ความต้องการ เช่น การเปลี่ยนสะพาน การเปลี่ยนราง การซื้อรถสินค้าเพื่อใช้แทนของเดิมซึ่งหมดอายุใช้งาน และการขยายย่านสถานี เป็นต้น ส่วนการสร้างทางรถไฟสายใหม่นั้นยังคงจะดำเนินการในเฉพาะเส้นทางที่มีผลได้ทางเศรษฐกิจสูงหรือเป็นเส้นทางที่ก่อสร้างขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลเท่านั้น

3.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 5 (พ.ศ.2520 – พ.ศ.2529)

การที่ประเทศไทยต้องเผชิญกับสภาวะน้ำมันแพง ทำให้นโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจ ด้วยการลดต้นทุนด้านพลังงาน ลดความไม่สมดุลของระบบการขนส่งทางถนนที่ต้องใช้พลังงานมากกว่าระบบรถไฟหรือระบบการขนส่งทางน้ำ ประมาณ 3 เท่าตัว คือ ทางถนน ร้อยละ 85 ทางน้ำ ร้อยละ 9 และทางรถไฟ ร้อยละ 6 โดยเฉพาะในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) มีแนวนโยบายสำคัญในการลดความสำคัญของการพัฒนาด้านถนนลงและเพิ่มความสำคัญของการพัฒนาด้านรถไฟ ทางน้ำให้มากขึ้น เพื่อให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

- ก. ปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟให้สามารถสนองความต้องการใช้บริการในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสัดส่วนที่สูงขึ้น
 - ข. สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการต่อเนื่องที่จะอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเชิงที่จะแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้
- มาตรการเฉพาะในการพัฒนากิจการรถไฟ

- ก. ปรับปรุงกิจการเดินรถโดยสารและรถสินค้าระยะไกลให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเพียงพอับความต้องการโดยการเพิ่มความเร็วและความปลอดภัยของขบวนรถ ปรับปรุงบริการบนขบวนรถโดยสารเพิ่มจำนวนรถโดยสารและรถตู้สินค้า รวมทั้งเพิ่มความจุของทาง
- ข. พิจารณาและทำการศึกษา การนำระบบรถไฟฟ้ามาริใช้เพื่อลดการใช้น้ำมันดีเซล

3.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 – 7 (พ.ศ.2530 – พ.ศ.2539)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจทั้งสองฉบับ ยังมีนโยบายต่อเนื่องในการพัฒนารถไฟ เช่นเดียวกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ผ่านมาคือ การประหยัดน้ำมันและลดต้นทุนการขนส่ง กำหนดให้การขนส่งในประเทศมุ่งการใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น แทนการขนส่งทางถนน ทั้งนี้โดยการ

(1) เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเสริมสร้างความปลอดภัยโดยการปรับปรุงราง สะพาน ย่านสถานี ระบบสื่อสารอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม โดยเฉพาะในเส้นทางสายหลักที่สนับสนุนการส่งออก

(2) เร่งรัดปรับปรุงการบริหารงานให้เป็นระบบธุรกิจยิ่งขึ้นโดยเน้นการปรับปรุงมาตรการด้านการตลาดให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปรับปรุงการขนส่งสินค้าให้มีบริการในลักษณะครบวงจร

(3) ส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุน และดำเนินงานในกิจการรถไฟให้มากขึ้น เช่น การเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินรถ การสร้างรางรถไฟเข้าแหล่งผลิตและแหล่งส่งออก

(4) การเดินรถไฟสายทางแยกและชานเมือง หากรัฐไม่สามารถให้เงินอุดหนุนได้ รัฐจะต้องยอมให้มีการกำหนดค่าบริการให้ได้รับผลตอบแทนการลงทุนตามสมควร

(5) พัฒนาโครงข่ายถนนและรถไฟ ให้ตอบสนองการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม โดยก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มมาตรฐานทางให้สามารถเชื่อมระหว่างแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และผู้บริโภค

(6) ปรับปรุงกิจการรถไฟให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพโดยพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และปรับปรุงคุณภาพการให้บริการในเรื่องความปลอดภัย ความตรงต่อเวลา ความสะดวก ตลอดจนการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้และส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น

3.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 – 9 (พ.ศ.2540 – พ.ศ.2549)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 8 ได้ปรับเปลี่ยนแนวความคิดการพัฒนาจากเดิมที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลัก แต่เพียงอย่างเดียว เป็น การเน้นให้คนเป็นศูนย์กลาง หรือเป้าหมายสุดท้ายของการพัฒนา

การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟคือ การสนับสนุนการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและรถไฟให้เชื่อมต่อการขนส่งที่สถานีและท่าเรือเป็นแผนรวมเบ็ดเสร็จ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในระบบต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟ สถานี ท่าเรือ และสถานีขนถ่ายสินค้าสามารถเชื่อมโยงประสานกันได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ และให้ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาสมรรถนะการขนส่งทางรถไฟให้เป็นระบบขนส่งหลักระบบหนึ่งของประเทศ ตลอดจนให้ระบบรถไฟสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ พื้นที่เมือง และชุมชนเมือง รวมทั้งวางแผนงานต่อขยายเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเชื่อมโยงการขนส่งระบบอื่นและเป็นฐานรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพดังนี้

นอกจากนี้กำหนดให้มีการพัฒนารัฐวิสาหกิจ เพื่อลดบทบาทของรัฐในการเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดย

1. เพิ่มบทบาทภาคเอกชน เพื่อให้รัฐวิสาหกิจเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง โดยให้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานและเป้าหมายในการลดบทบาทการเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ

2. สนับสนุนรัฐวิสาหกิจให้มีสถานะเป็นบริษัทมหาชน และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้สามารถระดมทุนจากประชาชนได้อย่างกว้างขวาง

3. จัดตั้งองค์กรกลางเป็นการถาวร เพื่อบริหารนโยบายการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน และประสานการปฏิบัติกับรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งองค์กรกำกับรายสาขารัฐวิสาหกิจที่มีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งแก่ภาครัฐและเอกชน รวมทั้งการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านราคา ปริมาณ และคุณภาพการบริการ

4. นำระบบประเมินผลการดำเนินงานมาใช้แทนการกำกับดูแลในรายละเอียด เพื่อให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว เนื่องจากกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกที่มีความซับซ้อนมากขึ้น ทำให้มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทั้งระดับทวีปและพหุภาคีมีอิทธิพลมากขึ้น ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 9 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้ความสำคัญกับ **เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน** เพื่อเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า และพัฒนาให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพให้พร้อมรองรับการปรับตัวสู่เศรษฐกิจยุคใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วอย่างคุ้มค่า ทั้งโครงข่ายถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบินสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ และในส่วนของ การแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นขั้นตอนกำหนดให้มีการดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอนอีกด้วย

3.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 – 11 (พ.ศ.2550 – พ.ศ.2559)

ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับนี้ เกี่ยวข้องกับการพัฒนารูปแบบการขนส่ง ได้แก่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ

การลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาและขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางท่อ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ เพื่อรองรับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) รวมทั้งการลงทุนพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น ระบบ Single Window Entry และ One Stop Service เป็นต้น และการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดต้นทุนเชื้อเพลิง

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 11 กำหนดยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม

และเป็นธรรม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล สร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุก ระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎ ระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก

เป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 11 กำหนดไว้คือ การลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศให้ต่ำกว่าร้อยละ 15.0 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ 5.0 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่ง ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้าน ความรวดเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดยปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและดำเนินงานในอนาคต

3.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับนี้ ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน มีองค์ประกอบหลัก คือ

- 3 เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)
- 3 ภารกิจ คือ การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Mechanism)
- 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์

ในแผนยุทธศาสตร์ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟไว้ในภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ในยุทธศาสตร์ที่ 3 และยุทธศาสตร์ที่ 7 ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

ในยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจรรยาบรรณ โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ารถไฟ 2 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก โดยการพัฒนารถไฟทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางรางบริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคว้อ ให้เพียงพอกับความต้องการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุง ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้าและการพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน ประสิทธิภาพและความปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้น ๆ อาทิ การให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุสินค้า การให้ผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและออกแบบการก่อสร้างท่าเรือหรือบริการอื่น ๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนเส้นทางสำรองการขนส่งสินค้ารองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในกรณีฉุกเฉิน

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง

(Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ในยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับการติดตามและประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

โดยให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ใช้บริการหรือผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบและกลไก การให้บริการของภาครัฐมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และ กระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับ พ.ศ.2554-2558

กระทรวงคมนาคม กำหนดวิสัยทัศน์คือ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยมีพันธกิจ เป้าประสงค์และแผน ยุทธศาสตร์ ดังนี้

| พันธกิจ | เป้าประสงค์ | แผนยุทธศาสตร์ |
|--|--|---|
| “พัฒนาระบบ กลไก และ บุคลากร รวมทั้ง วาง แนวนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการ การขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มี ประสิทธิภาพ ทั้งถึง คู่่มือค่า และเป็นธรรม | <ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่งของ ภูมิภาค 2. ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมี ประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขัน 3. การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความ ปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4. การพัฒนาการให้บริการ ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อ ยกระดับคุณภาพชีวิต 5. ระบบบริหารจัดการการ ขนส่งและการจราจรที่มี ประสิทธิภาพ 6. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง และมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญ กับ การป้องกันและปราบปราม ทุจริตภาครัฐ | <p>ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายใน ประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการ ให้บริการของประตูการค้า โดยพัฒนาขีดความสามารถของ ประตูการค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศูนย์รวบรวม กระจายสินค้าทางบก เชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทาง เสริมสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพและบริการของ ผู้ประกอบการด้านการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้พัฒนา และปรับปรุงกฎหมาย และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบ สารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการ เดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง</p> <p>กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และ ระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มี ประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและ ประหยัดต้นทุน โดยปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางราง ให้มีบริการที่ตรงต่อเวลา และนำเชือถือ การขนส่งทางน้ำ ทั้งทางลำน้ำชายฝั่ง และบริการเกี่ยวเนื่องให้มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอน และกระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า และ ต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งทางราง และทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและทาง อากาศ) ตลอดจนพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมี ประสิทธิภาพ</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐาน ความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อ</p> |

| พันธกิจ | เป้าประสงค์ | แผนยุทธศาสตร์ |
|---------|-------------|---|
| | | <p>สิ่งแวดล้อม</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.1 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ และความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ และความปลอดภัย ในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งที่ปลอดภัย</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.2 ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร โดยเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ สร้างการมีส่วนร่วมการประชาสัมพันธ์เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบังคับใช้และกำกับดูแลกฎหมายและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.3 ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด สนับสนุนการใช้จักรยานและยานพาหนะไฟฟ้า ส่งเสริมการขั้บขั้ที่ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และบริหารจัดการการใช้พลังงานด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.4 พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางการบริหารจัดการจราจร และการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึง ลดเวลาและเพิ่มคล่องตัวในการเดินทาง</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เศรษฐกิจ ชุมชน อย่างทั่วถึงพอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น</p> <p>กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชน ให้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะมีความคล่องตัว เชื่อถือได้ เข้าถึงสะดวก และราคาที่เหมาะสม โดยปรับปรุงโครงสร้าง</p> |

| พันธกิจ | เป้าประสงค์ | แผนยุทธศาสตร์ |
|---------|-------------|--|
| | | <p>พื้นฐานที่มีอยู่เดิม และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะในทุกสาขาการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสามารถใช้งานได้ อย่างปลอดภัย เข้าถึงการบริการได้สะดวก รวมถึงเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบ (Public Transport Interchange) ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อด้วยโครงสร้างพื้นฐานหรือการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ระบบตัวโดยสาร (ระบบตัวต่อตัวร่วม) เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว</p> <p>กลยุทธ์ที่ 4.2 ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดมาตรการจูงใจให้ประชาชน มาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งและการจราจร</p> <p>กลยุทธ์ที่ 5.1 กำหนดบทบาทและโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานด้านการขนส่ง โดยแบ่งแยก บทบาทการดำเนินงานของหน่วยงานในฐานะ Policymaker, Operator, Regulator อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถกำหนดโครงสร้างองค์กรรองรับการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ</p> <p>กลยุทธ์ที่ 5.2 เตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการขนส่งของประเทศ ให้สามารถปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของประเทศ ภูมิภาค และโลก</p> <p>กลยุทธ์ที่ 5.3 บูรณาการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ และการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ ในทุกระดับ โดยกำหนดแนวทางการบูรณาการแผนงาน/ โครงการ/ งานของกระทรวงคมนาคม และสร้างเครือข่ายการประสานการทำงานร่วมกันในทุกระดับ</p> <p>กลยุทธ์ที่ 5.4 นำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่ง และระบบบริการ เพื่อการขนส่ง รวมทั้งบูรณาการระบบการขนส่งของประเทศ โดยพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการบูรณาการและการบริหารจัดการระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ</p> |

| พันธกิจ | เป้าประสงค์ | แผนยุทธศาสตร์ |
|---------|-------------|---|
| | | <p>กลยุทธ์ที่ 5.5 พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งให้เท่าทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 6 เป็นองค์กร สมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหาร กิจการบ้านเมืองที่ดี</p> <p>กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบการบริหารจัดการให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ คุ่มค่า มีความโปร่งใส ไม่ทุจริต และสามารถตรวจสอบได้โดยพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติราชการและการบริหารจัดการงาน นำระบบสากลเพื่อพัฒนาคุณภาพและธรรมาภิบาลในการปฏิบัติราชการยกระดับมาตรฐานความโปร่งใสเพื่อสร้างการยอมรับและความเชื่อมั่น และพัฒนาระบบงานหรือกลไกเพื่อสร้างความโปร่งใส และป้องกันทุจริตอย่างจริงจัง รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการและป้องกันการทุจริตและเปิดโอกาสให้มีการตรวจสอบได้</p> <p>กลยุทธ์ที่ 6.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความทันสมัย ถูกต้อง บูรณาการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจการปฏิบัติงานและการพัฒนางานด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาฐานข้อมูลให้มีความถูกต้อง ทันสมัย ครอบคลุมการใช้งาน เน้นการบูรณาการ โครงข่ายและการเข้าถึงข้อมูล</p> <p>กลยุทธ์ที่ 6.3 พัฒนาศักยภาพให้บุคคลากรให้เป็นคนดีมีความเป็นผู้นำ สามารถปฏิบัติงานบนฐานความรู้ ที่หลากหลายเชี่ยวชาญเชิงลึก และสามารถปรับตัวรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเพิ่มสมรรถนะของบุคลากรด้วยรูปแบบที่หลากหลายและมุ่งเน้นการเรียนรู้จากประสบการณ์จริง ส่งเสริมค่านิยมไม่ทุจริต และพัฒนาหน่วยงานให้เป็นสังคมคนดีมีคุณธรรม</p> <p>กลยุทธ์ที่ 6.4 สร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ความหลากหลายและสามารถทำงานข้ามหน่วยงาน หรือสายงานได้พัฒนาคุณภาพของบุคลากรชีวิตและสังคมการทำงานที่มีความสุข โดยพัฒนาระบบหมุนเวียนงานเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรได้เรียนรู้งานที่หลากหลาย และพัฒนาคุณภาพชีวิตและความสมดุล ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่และชีวิตครอบครัวของบุคลากร</p> |

แผนงานโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมฉบับ พ.ศ.2554-2558 กำหนดให้การขนส่งระบบรางมีการพัฒนา ดังนี้

- 1) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 2) ขบวนรถโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 3) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางให้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 ให้สูงขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5
- 4) การวางเป้าปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคน-เที่ยวต่อปีเป็น 75 ล้านคน-เที่ยวต่อปี
- 5) ลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองภูมิภาคตามแนวสายทางรถไฟความเร็วสูงภายในรัศมี 300 กิโลเมตรรอบ กรุงเทพฯ ในระยะเวลาไม่เกิน 90 นาทีจากเดิมที่ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 3 ชั่วโมง

ในแผนได้ระบุการพัฒนา และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนของประเทศได้ในภาพรวม เช่น การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งสามารถสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน 5 เส้นทางคือ เส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะต่อไป คือเส้นทางหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร-สุราษฎร์ธานี สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ปากน้ำโพ-เด่นชัย ขอนแก่น-หนองคายและถนนจิระ-อุบลราชธานี ตลอดจนการปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน ติดตั้งรั้ว เครื่องกั้น ระบบอาณัติสัญญาณไฟสี และระบบโครงข่ายโทรคมนาคมทั่วประเทศ เป็นต้น

สำหรับแผนการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนารถไฟสายใหม่ ที่อยู่ตามแนวโครงข่ายเส้นทางภายใต้กรอบ GSM ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และสายบ้านไผ่-นครพนม เป็นต้น

นอกจากนี้ในแผนพัฒนาฯ ได้กำหนดการพัฒนาระบบรางเอาไว้ในนโยบายโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ โดยจะมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ

1. พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ
2. ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมากรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่นเพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

3. ศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังชลบุรีและพัทยา

4. เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟ

สำหรับแผนอนาคต ในแผนงานโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) พบว่า กระทรวงคมนาคมมีแผนที่จะพัฒนาระบบรางหลัก ๆ อยู่ 2 แนวทาง ดังในแผนกลยุทธ์สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ โดยมีโครงการพัฒนากฎระเบียบ และมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางราง และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ จำนวน 5 โครงการ งบลงทุน 67 ล้านบาท และโครงการส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางรถไฟ จำนวน 10 โครงการ งบลงทุน 7,133 ล้านบาท

กระทรวงคมนาคมได้ประมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างปีงบประมาณ 2552 - 2561 พบว่าจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มจาก 45 ล้านคนต่อปีในปีพ.ศ. 2550 เป็น 50 ล้านคนต่อปี ในปีพ.ศ.2561 สำหรับการขนส่งสินค้าทางรางคาดว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 12 ล้านตัน ในปี 2550 เป็น 17 ล้านตัน ในปีพ.ศ. 2561 สินค้าที่มีอัตราการเติบโตมากที่สุด ได้แก่ สินค้าคอนเทนเนอร์ รองลงมาได้แก่ผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซ LPG ตามลำดับ

3.4 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ 2554-2563 เป็นแผนซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและทบทวนสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง และดำเนินการศึกษาแผนหลักระบบคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้ครอบคลุมทั้งในระดับนโยบาย ระดับพื้นที่ และระดับปฏิบัติการ เพื่อนำมาใช้ประกอบการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา สำหรับหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน

ตารางที่ 11 เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบ
ในแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

| เป้าประสงค์ | ยุทธศาสตร์ | ผลลัพธ์ | ผลกระทบ |
|--|--|--|---|
| 1. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity) | 1.1 การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายและศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ 1.2 การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย | 1) ปริมาณการเดินทางผ่านประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น 2) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น | 1) มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น 2) การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัว 3) เพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค |

| เป้าประสงค์ | ยุทธศาสตร์ | ผลลัพธ์ | ผลกระทบ |
|--|--|--|---|
| 2. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) | 2.1 การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค | 1) การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ มีความสะดวก รวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น 2) ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น | 1) เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน 2) เพิ่มโอกาสในการประกอบการธุรกิจ |
| 3. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทาง และการขนส่ง | 3.1 การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง 3.2 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง | 1) จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง 2) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง | 1) คุณภาพชีวิตดีขึ้น 2) ลด ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ |
| 4. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) | 4.1 การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางราง และทางน้ำเพิ่มขึ้น (Shift mode) 4.2 การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม | 1) สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง 2) มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง | 1) ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน 2) ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง 3) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน |
| 5. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) | 5.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม | ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น | 1) เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม 2) คุณภาพชีวิตดีขึ้น 3) ชุมชนมีความน่าอยู่มากขึ้น |

| เป้าประสงค์ | ยุทธศาสตร์ | ผลลัพธ์ | ผลกระทบ |
|--|---|---|---|
| 6. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดีรวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ | 6.1 การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด และลดปัญหาการจราจรติดขัด 6.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management) | ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่งดีขึ้น | 1) บรรเทาสภาพการจราจรแออัด 2) ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจร |

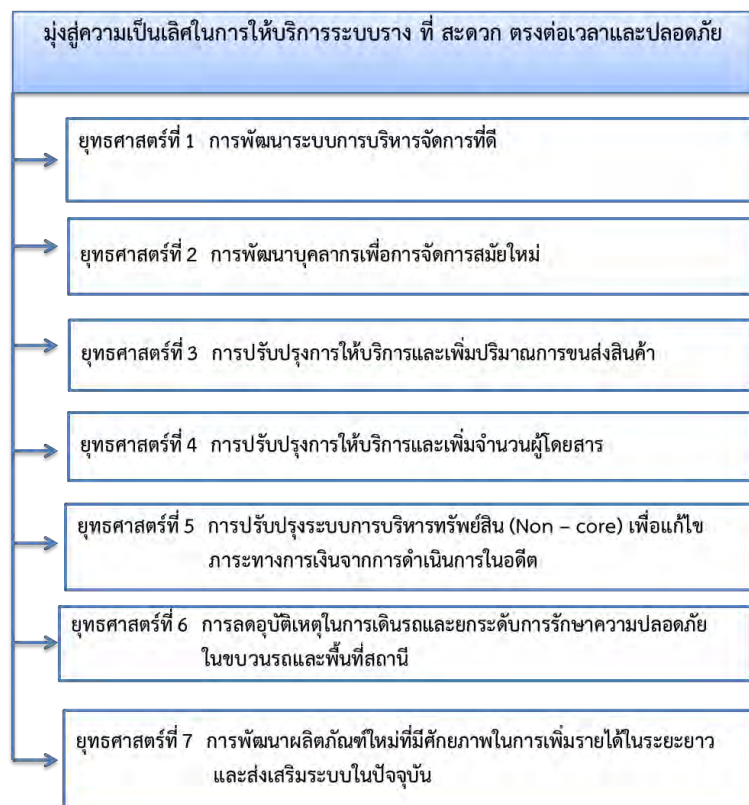
3.5 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2555 – 2559

การรถไฟฯ ได้จัดทำแผนวิสาหกิจมาแล้ว 5 ฉบับ คือ แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2534-2539 แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2540-2544 แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2545-2549 แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งในปัจจุบันกำลังใช้แผนวิสาหกิจ พ.ศ.2555 – 2559 โดยในปีงบประมาณ 2559 แนวทางแผนวิสาหกิจของรถไฟฯ อยู่ บนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558 – 2565 และแผนฟื้นฟูกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2558 – 2567 แผนวิสาหกิจจึงเป็นแนวทางหรือทิศทางสำคัญในการปฏิบัติงานของการรถไฟฯ

วิสัยทัศน์ (Vision) คือ “มุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการระบบรางที่สะดวก ตรงต่อเวลา และปลอดภัย”

วัตถุประสงค์ (Objectives) มีดังนี้

1. เพื่อสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการของการรถไฟฯ ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. เพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ ทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจรอง รวมทั้ง มีการจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อให้เกิดการพัฒนานองค์กรและบุคลากรที่สอดคล้องกับแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง อันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนของการรถไฟฯ ในระยะยาว
4. เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ในการผลักดันวิสัยทัศน์การรถไฟฯ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล



รูปที่ 22 วิสัยทัศน์และการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อรองรับในแผนวิสาหกิจการรถไฟ

เป้าหมายของแผนวิสาหกิจ เมื่อสิ้นสุดในปีงบประมาณ 2559 จะสามารถทำให้การดำเนินงานในภาพรวม ได้ดังนี้

- รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ต่ำกว่า 3,253 ล้านบาท และรายได้จากการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากปี 2558
- รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7 จากปี 2558
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ต่ำกว่า 35.75 ล้านคน และปริมาณการขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากปี 2558
- กิโลเมตรผู้โดยสาร ไม่ต่ำกว่า 6,184 ล้านคน – กม. และกิโลเมตรสินค้า เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากปี 2558
- คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถใช้แผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปี เป็นเครื่องมือสำหรับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อนำมาวางแผนกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนโครงการ/แผนงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้
- ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น

3.6 แผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากแผนระดับประเทศแล้ว ยังมีแผนพัฒนาระบบรางระดับจังหวัดหลัก ๆ อยู่อีก 2 เส้นทางด้วยกัน เพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาคที่อยู่ตามแนวโครงข่ายเส้นทางภายใต้กรอบ GSM ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสายบ้านไผ่-นครพนม โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.6.1 โครงการรถไฟเด่นชัย-เชียงราย

การศึกษาของรัฐบาลไทยตั้งแต่ปี 2503 และสำรวจพื้นที่ในปี 2512 ใช้เส้นทางเด่นชัย-แพร่-สอง-เชียงม่วน-ดอกคำใต้-พะเยา-ป่าแดด-เชียงราย ระยะทางรวม 273 กิโลเมตร ต่อมาปี 2537-2538 การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการทบทวนผลการศึกษาได้ข้อสรุปว่าเส้นทางเด่นชัย-แพร่-สอง-งาว (ลำปาง)-พะเยา-เชียงราย ย่นระยะทางเหลือประมาณ 246 กิโลเมตร ช่วงแรกจะใช้งบประมาณเพียง 2.2 ล้านบาท ทำให้ในปี 2539-2541 ทาง ร.ฟ.ท.ได้ว่าจ้างเอกชนให้สำรวจออกแบบและศึกษาผลกระทบ จนมีพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินในปี 2544

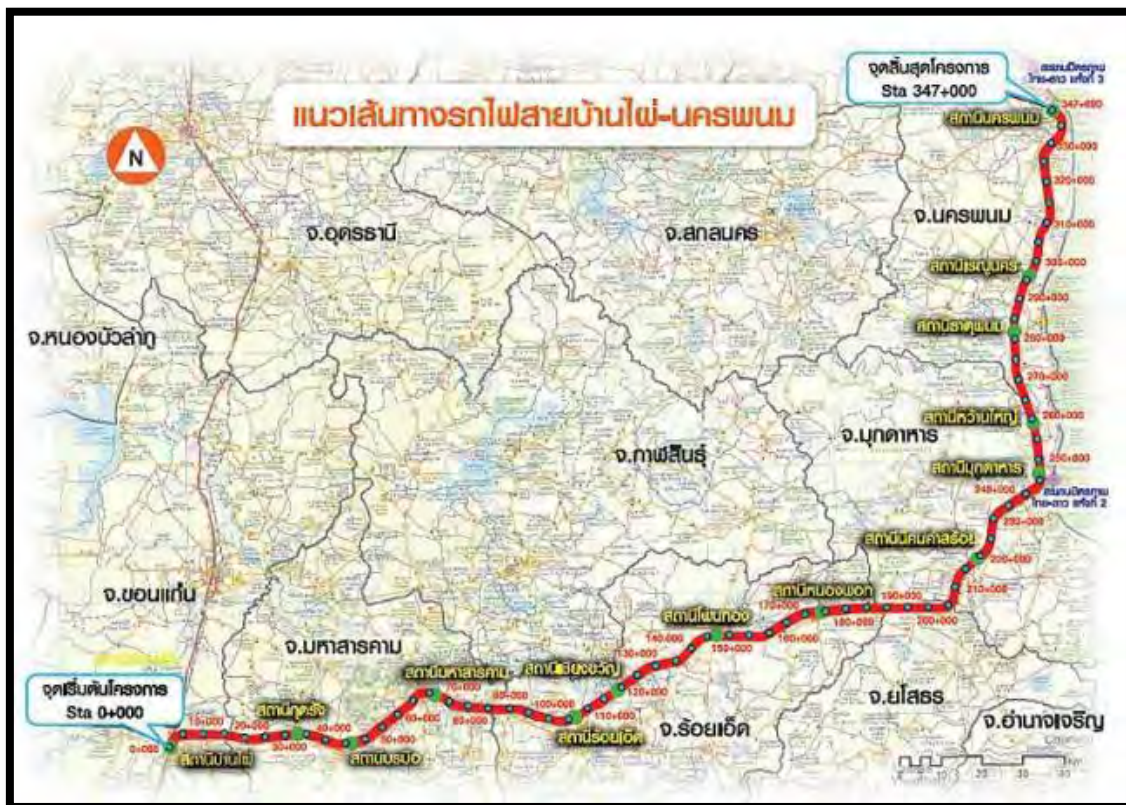
กระทั่งปี 2547 รัฐบาลในขณะนั้นได้ให้ศึกษาความเหมาะสมอีก โดยให้เหตุผลว่าเพื่อให้เชื่อมกับจินตอนใต้ และปี 2551 ยังให้ศึกษาเพื่อให้เชื่อมชายแดน จ.เชียงราย และระบบรางของจีนได้

ปี 2553-2554 จึงได้เริ่มศึกษารailway แบบรางคู่ เพื่อให้มีขนาดกว้างขึ้นเป็น 1.453 เมตร และกรณีเส้นทางใน จังหวัดเชียงราย ให้แยกเส้นทางไปยังท่าเรือแม่น้ำโขงเชียงแสนแห่งที่ 2 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน และสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-สปป.ลาว ที่ อำเภอเชียงของ อีกด้วย

ทั้งนี้ แนวเส้นทางตามแผนล่าสุดจะผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด คือ แพร่ ลำปาง พะเยา เชียงราย มี 26 สถานี แยกเป็น จังหวัดแพร่ มี 6 สถานี คือ สถานีเด่นชัย สูงเม่น แพร่ แม่คำมี หนองเสี้ยว จังหวัดลำปาง มี 3 สถานี คือ สถานีแม่ตีบ งาว ปงเตา จังหวัดพะเยา มี 6 สถานี มีสถานีมหาวิทยาลัยพะเยา บ้านโศกกวาก พะเยา ดงเจน บ้านร่อง บ้านใหม่ จังหวัดเชียงราย มี 11 สถานี มีสถานีป่าแดด ป่าแยะ บ้านโป่งเกลือ สันป่าเหียง เชียงราย ทุ่งก่อ เวียงเชียงรุ้ง ชุมทางบ้านป่าซาง บ้านเกียง ศรีดอนชัย และเชียงของ

ปัจจุบันรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการศึกษาโครงการเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างรอการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำ 1A ลงทุนรวม 77,000 ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้าง 71,000 ล้านบาท และนอกนั้นเป็นงบเวนคืนที่ดิน โดยการก่อสร้างใช้เขตทางกว้าง 50 เมตร ขนาดราง 1 เมตร มีเวนคืนที่ดินประมาณ 10,000 ไร่ และมีเจาะอุโมงค์ 4 แห่ง รวม 13 กิโลเมตร

ความเจริญไปสู่ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมซึ่งจะส่งผลให้สร้างรายได้ สร้างโอกาส และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน



รูปที่ 24 แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม
ที่มา: อีสานออนไลน์

3.7 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

การดำเนินงานที่จะทำให้ประสบผลสำเร็จตามที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาฯ ในทุกระดับนั้น จำเป็นที่จะต้องศึกษาจากนโยบายของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรีที่ออกมาในแต่ละช่วงเวลา ประกอบกันดังนี้

ตารางที่ 12 นโยบายคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ

| นายกรัฐมนตรี | นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ |
|---|--|
| ช่วงสมัยกรรมรถไฟ | |
| <p>นายพันเอก พระยาพหลพลพยุหเสนา (พจน์ พหลโยธิน) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 16 ธค. 2476-21กย. 2477 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่จันทร์ที่ 25 ธค. 2476</p> | <p>ขยายและแก้ไขบริเวณสถานีกรุงเทพฯ ให้สะดวกและเพื่อเป็นความปลอดภัยยิ่งขึ้นแก่การเดินทางเข้าออก สำหรับทั้งสินค้าและคนโดยสาร การขยายและแก้ไขนี้จะเสร็จบริบูรณ์ในปี 2479 จะสร้างสถานีใหม่ที่บริเวณสถานี สับเปลี่ยนบางซื่อและตั้งเครื่องประกอบ เช่น หอคอยไฟฉาย เป็นต้น งานนี้จะเสร็จในปี 2478</p> <p>การวางทางคู่ จะทำต่อจากคลองรังสิตถึงบ้านพาศี แต่จะแล้วเสร็จตลอดได้ใน ปี 2481 ในระยะเวลา 4 ปี จะเปิดใช้การสำหรับทางคู่ได้เพียงบางปะอิน</p> <p>การสร้างทางขอนแก่นถึงหนองคาย เป็นงานดินตลอดไปในปี 2480 คือ ปีที่ 4 ข้างหน้าจะเสร็จเพียงการวางรางแต่ ก.ม. ที่ 541 ถึง 571 การทำสะพาน แต่ ก.ม. 474 ถึง ก.ม. 541 การโรยหินแต่ก.ม. 496 ถึง ก.ม.541 การสร้างสถานี และที่พักพนักงานแต่ ก.ม. 496 ถึง ก.ม. 541 และจะเปิดเดินรถได้ถึง กุมภาพันธ์ในปี 2481 ถึงอุตรในปี 2482 และถึงหนองคายในปี 2484</p> |
| <p>คณะรัฐมนตรี คณะที่ 8 นายพันเอก พระยาพหลพลพยุหเสนา (พจน์ พหลโยธิน) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 21 ธค. 2480 - 16 ธค. 2481 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 23 ธค. 2480</p> | <p>ส่งเสริมสมรรถภาพของการรถไฟ</p> |
| <p>คณะรัฐมนตรี คณะที่ 9 นายพันเอก หลวงพิบูลสงคราม (แปลก ชิตตะสังคะ) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 16 ธค. - 6 มีค. 2485 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่จันทร์ที่ 26 ธค. 2481</p> | <p>จะส่งเสริมการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้เป็นประโยชน์และสะดวกยิ่งขึ้น โดยเพิ่มสายรถไฟใหม่บางตอน ปรับปรุงค่าระวางรถไฟ เปิดท่าเรือในที่สำคัญ และขยายสายการบินให้มากขึ้น</p> |
| <p>คณะรัฐมนตรี คณะที่ 10 จอมพลแปลก พิบูลสงคราม (แปลก ชิตตะสังคะ) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 7 มี.ค. - 24 กค. 2487 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่จันทร์ที่ 16 มี.ค. 2485</p> | <p>เนื่องจากประเทศได้รับความกระทบกระเทือนเพราะการสงครามนั้น ก็จะได้พยายามทำให้กลับคืนดีขึ้นเพื่อให้เกิดผลแก่ราษฎร ในเรื่องนี้รัฐบาลจะสนใจยิ่งในเรื่องการคมนาคมเพราะการคมนาคมเป็นเส้นโลหิตของประเทศชาติซึ่งรัฐบาลจะกอบกู้และบำรุงทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดถึงการ ถนน การรถไฟและการเดินเรือทะเลเพื่อให้เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจและการสัญจรไปมาของมหาชนอย่างดีที่สุดที่จะทำได้</p> |

| นายกรัฐมนตรี | นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ |
|--|--|
| ช่วงสมัยกรรมรถไฟ | |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 13 หม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช เป็น นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 17 กย.2488 - 15 ตค. 2488 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่ 19 กย. 2488 | การคมนาคม ได้แก่ ถนนหนทาง การรถไฟและการสื่อสารอื่น ๆ ซึ่งชำรุดทรุดโทรมขาดการบูรณะมานานนั้น รัฐบาลจะได้รับจัดการบูรณะโดยด่วน |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 16 นายปรีดี พนมยงค์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 11 มิย. 2489 - 23 สค. 2489 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่ 13 มิย. 2489 | การคมนาคม ในหลักทั่วไปรัฐบาลจะจัดการบำรุงและบูรณะการสื่อสาร ทางรถไฟ การทางและการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้กลับสู่สภาพก่อนสงคราม |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 17 พลเรือตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ (หลวงธำรงนาวาสวัสดิ์) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 23 สค. - 30 พค. 2490 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่ 26 สค. 2489 | รัฐบาลจะได้เร่งบูรณะการคมนาคมที่ชำรุดทรุดโทรมเนื่องจากภัยแห่งสงครามให้เข้าสู่สภาพเดิมและจะได้ปรับปรุงการบริหารกิจการอันเกี่ยวกับการสื่อสารและการขนส่งเพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นส่วนการก่อสร้างในด้านคมนาคมต่อไปนั้นจะได้พิจารณาดำเนินการตามความสำคัญเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศภายหลังสงคราม |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 18 พลเรือตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ (หลวงธำรงนาวาสวัสดิ์) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 30 พค. 2490 - 8 พย. 2490 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่ 5 มิย. 2490 | รัฐบาลจะได้เร่งรัดบูรณะทางคมนาคมที่ได้ชำรุดทรุดโทรมจากผลของสงครามและจากการสึกหรอตามธรรมชาติให้เข้าสู่สภาพดียิ่งขึ้น เพื่อสนองความต้องการของประเทศ ส่วนการก่อสร้างทางคมนาคมใหม่ก็จะได้จัดปรับปรุงโครงการที่มีอยู่เดิมให้เหมาะสมเพื่อยังประโยชน์ให้แก่การเศรษฐกิจของประเทศภายหลังสงครามสำหรับการสื่อสารและการขนส่ง รัฐบาลจะได้เร่งรัดและจะได้ส่งเสริมให้กิจการก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 19 นายควง อภัยวงศ์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 10 พย. 2490 - 6 กพ. 2491 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่ 27 พย. 2490 | เกี่ยวกับการขนส่งทางบก ทางน้ำและการไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์ ซึ่งได้รับความกระทบกระเทือนจากสงคราม อันก่อให้เกิดความยากลำบากแก่ประชาชนผู้ใช้นั้น รัฐบาลนี้จะขมกเข้มนจัดการบูรณะซ่อมแซมกล่าวโดยเฉพะ คือ การรถไฟ จะได้จัดการให้เป็นผลเป็นความสะดวกแก่ประชาชนโดยเร็ว |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 22 จอมพล แปลก พิบูลสงคราม (แปลก ชิตตะสังคะ) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 25 มิย.2492 - 28 พย. 2494 แลลงนโยบาย เมื่อวันที่ 6 กค. 2492 | จะปรับปรุงส่งเสริมและขยายการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศตลอดจนการสื่อสารให้พอแก่ความต้องการของประเทศในการขนส่งสินค้าและโดยสารโดยเฉพาะ การรถไฟ จะได้จัดการปรับปรุงสิ่งที่เสียหายจากการสงครามให้คืนดีใช้งานได้ จะได้สั่งซื้อรถจักร รถบรรทุก รถโดยสาร ทั้งเครื่องอุปกรณ์ในการโรงงานและการเดินรถ และจะได้สร้างทางรถไฟเพิ่มเติมต่อไปตามโครงการ |

| นายกรัฐมนตรี | นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ |
|---|---|
| ช่วงสมัยการรถไฟฯ มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ | |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 31 จอมพล ถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรี แต่งตั้งวันที่ 7 มีค. 2512 - 16 พย. 2514 แถลงนโยบาย เมื่อวันที่ 25 มีค. 2512 | รัฐบาลจึงจะดำเนินการปรับปรุงและขยายกิจการด้านขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และการทำเรือ ให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 52 พลเอก ขวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 25 พย. 2539 - 9 พย. 2540 แถลงนโยบายเมื่อวันที่ 11 ธค. 2539 | ปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายหลักให้เป็นทางคู่ขนาน และให้มีการนำรถไฟความเร็วสูงมาใช้ในเส้นทางที่เหมาะสม เร่งรัดการจัดสร้างเครือข่ายการขนส่งทางรถยนต์และรถไฟกับ ประเทศเพื่อนบ้าน |
| คณะรัฐมนตรี คณะที่ 53 นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี แถลงนโยบาย วันพฤหัสบดีที่ 20 พย. 2540 | การปรับโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งทางบก เพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก ทั้งทางถนนและรถไฟให้กระจายและเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค |

ตารางที่ 13 แผนพัฒนาการเศรษฐกิจฉบับที่ 10-11 และ นโยบายคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | คณะรัฐมนตรี | นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ |
|---|--|---|
| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554) | นายสมัคร สุนทรเวช ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 18 กพ. 2551 (29 มค. 2551-8 กย. 2551) | สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟ เป็นนโยบายเร่งด่วนที่ตั้งเป้าหมายดำเนินการไว้ในปีแรกของการบริหารราชการ ได้แก่ รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รถไฟชานเมือง และรถไฟกึ่งปลาเชื่อมโยงจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า |
| | นายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ ได้แถลงต่อ รัฐสภา เมื่อวันที่ 7 ตค. 2551 (24 กย. 2551- 2 ธค. 2551) | เป็นนโยบายเร่งด่วน ที่ตั้งเป้าหมายดำเนินการในปีแรกของการบริหารราชการ ได้แก่ รถไฟทางคู่ การพัฒนาบริการรถโดยสารสาธารณะ |
| | นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 29 ธค. 2551 (20 ธค.2551 – 9 ธค. 2554) | การขนส่งทางรถไฟได้แก่ 1) พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | คณะรัฐมนตรี | นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ |
|--|--|--|
| | | <p>ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน</p> <p>2) พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง</p> <p>3) พัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ อย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้า ถังรถ ตู้โดยสารและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็นต้น</p> |
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – 2559)</p> | <p>นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สค. 2554 (9 สค. 2554-22 พค. 2557)</p> | <p>ส่วนที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟได้แก่ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัยทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุน การขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ประกอบ ด้วย พัฒนาระบบรถไฟทางคู่ เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ- เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น ๆ เพื่อเตรียมการ เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังชลบุรี และพัทยา</p> |
| | <p>พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ วันศุกร์ที่ 12 กย. 2557 (30 สค. 2557)</p> | <p>ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขาขนส่งที่มีการแยกบทบาท และภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน และจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนา ระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งและการประกอบกิจการโลจิสติกส์ให้ทันสมัย</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | คณะรัฐมนตรี | นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ |
|----------------------------------|-------------|--|
| | | <p>สอดคล้องกับ สถานการณ์ในปัจจุบัน และมีความชัดเจนในทางปฏิบัติ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามา มีส่วนร่วมในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น</p> <p>พัฒนาและปรับปรุงระบบบริหารจัดการของรัฐวิสาหกิจ ให้มี ประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยจัดทำ ยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐวิสาหกิจที่ชัดเจน พร้อมทั้ง กำหนดเป้าหมายและมาตรการที่จะแก้ไขปัญหาและฟื้นฟู กิจการของรัฐวิสาหกิจ ที่มีปัญหาด้านการเงินและการ ดำเนินงานให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ตลอดจนพิจารณา ความจำเป็น ในการคงบทบาทการเป็นรัฐวิสาหกิจแต่ละ แห่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้ รัฐวิสาหกิจ เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพของรัฐในการ พัฒนาประเทศและพัฒนากลไกการกำกับดูแล 12 รัฐวิสาหกิจที่เข้มแข็ง เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศส่วนรวม คุ้มครอง ผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถให้บริการ ประชาชนได้ตามมาตรฐาน ที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีการ บริหารจัดการนี้ทั้งในส่วนที่รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ รับภาระอย่างโปร่งใส และมีประสิทธิภาพเพื่อลดภาระ ทางการคลัง</p> |

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

เมื่อได้มีการประมวลจากมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้ข้อสรุปดังนี้

1. มติที่เกี่ยวข้องกับปรับโครงสร้าง การรถไฟฯ และลดสถานะหนี้สิน ฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟ เป็นปัญหาในอันดับต้น ๆ เพราะมีประเด็นเรื่องการรถไฟฯ มีการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้มติที่ออกมาส่วนใหญ่ยังมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เช่น คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 วงเงิน 8,711.265 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) โดยให้กระทรวงการคลัง เป็นผู้ค้ำประกัน ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอมา³ เห็นควรพิจารณายุทธศาสตร์ในการเพิ่มรายได้จากการ

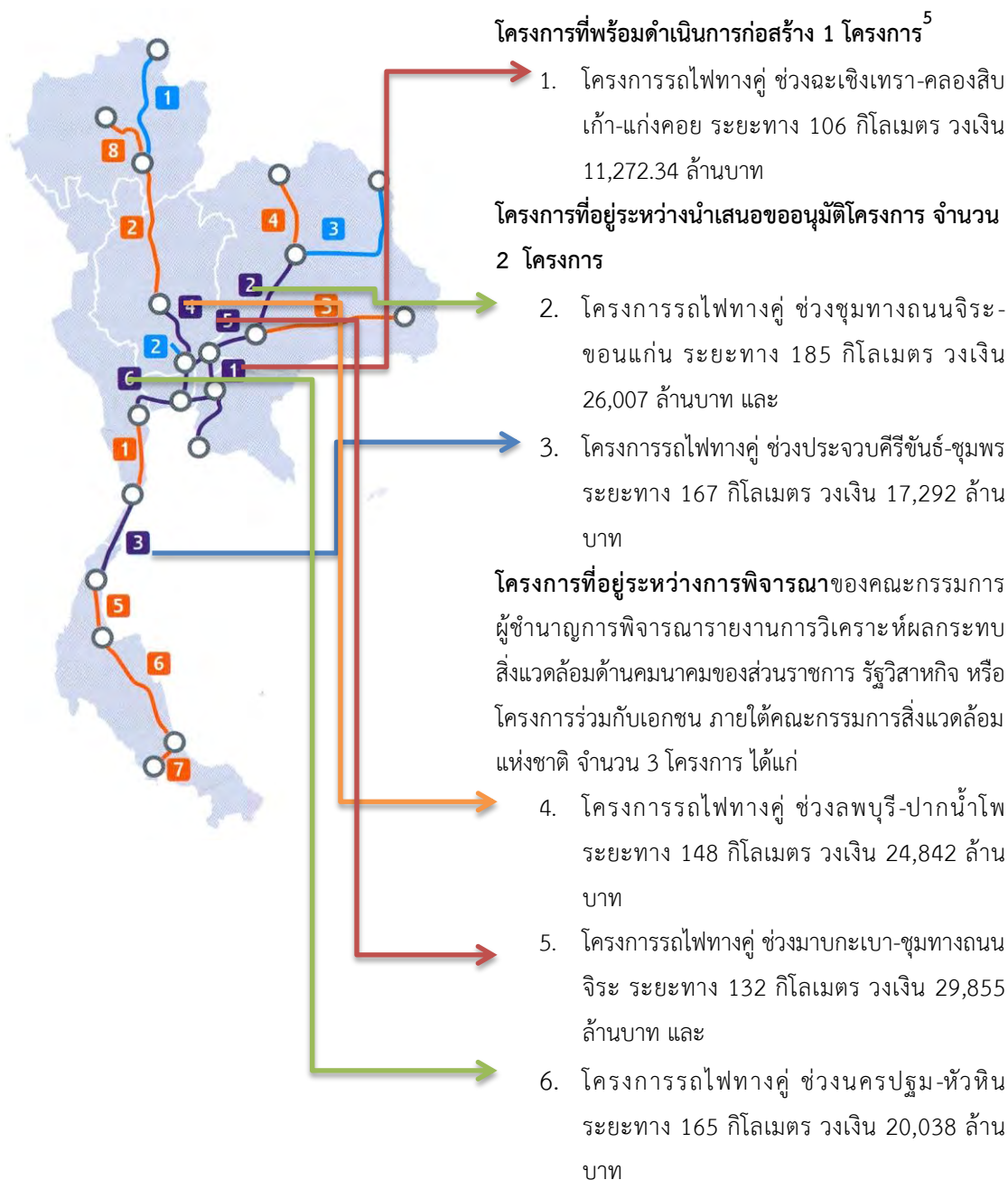
³ มติคณะรัฐมนตรี 12 พฤษภาคม 2558 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยการพัฒนาคุณภาพและยกระดับมาตรฐานการให้บริการ รวมทั้งขยายตลาดของกลุ่มผู้ใช้บริการระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนพิจารณาการเพิ่มรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน และควรเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ 1 บริษัทลูก ให้สามารถแบ่งแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และรับรู้ผลกำไรขาดทุนของแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างชัดเจน⁴

2) มติที่เกี่ยวข้องแผนแม่บทในการพัฒนาระบบราง ซึ่งเป็นผลจากแนวทางตามแผนพัฒนาของประเทศ นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 7 เป็นต้น มุ่งสู่การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในลักษณะบูรณาการ การผลักดันรูปแบบการขนส่งในรูปแบบที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เห็นชอบแนวทางการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางโดยการดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถสนับสนุน การบริการขนส่งคนและสินค้า ลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ รวมทั้งการพัฒนา ระบบรถไฟด่วนไปสู่หัวเมืองหลักของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระบบราง เพื่อจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง แผนงานที่จะถูกนำมาบรรจุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนา ระบบรถไฟ ประกอบด้วย แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ แผนการพัฒนา ระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง และแผนงานด้านอื่น ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

3) มติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ ทางรถไฟทางคู่ เนื่องจากแนวทางการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ มีน้อยมากในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจแผนแรก ๆ และเริ่มปรากฏชัดเจนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 5 เป็นต้นมา ซึ่งมีมติในการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ดังแสดงรูปที่ 25

⁴ มติคณะรัฐมนตรี 17 มิถุนายน 2557 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



รูปที่ 25 โครงการพัฒนารail

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

4) มติที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาอุปกรณ์ รถจักร การเดินรถไฟ เช่น รถพ. กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ (รถจักรดีเซลไฟฟ้า) จำนวน 50 คัน วงเงิน 885 ล้านบาท โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน วงเงิน 342.73 ล้านบาท และโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน วงเงิน 672.44 ล้านบาท จำนวนรวมทั้งสิ้น 1,900.17 ล้านบาท โดย รถพ. เป็นผู้รับภาระในการชำระคืนต้นเงิน ดอกเบี้ย และ

⁵ มติคณะรัฐมนตรี 21 ตุลาคม 2557 เรื่อง แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ.2558

ค่าใช้จ่ายจากการกู้เงิน และสำหรับโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน (น้ำหนักดเพลลา 20 ตัน) วงเงิน 106 ล้านบาท⁶

5) มติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจัดเก็บสินค้า เช่น ICD และ CY ได้แก่ เห็นชอบการต่ออายุสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง จำนวน 6 ราย เป็นระยะเวลา 5 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม 2549 ถึงวันที่ 5 มีนาคม 2554 โดยกำหนดอัตราค่าเนียมสัมปทานเฉลี่ยที่ 56.40 บาทต่อตารางเมตร ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ทุกปี สัมปทาน โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่สิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิมตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ⁷

6) มติที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางรถไฟ เช่น แนวทางในการแก้ไขปัญหา จุดตัดทางรถไฟ ระยะเวลาดำเนินการปี 2558-2560 ประกอบด้วย การติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) จำนวน 584 แห่ง และจัดทำเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต จำนวน 775 แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างทางข้ามและทางลอดของทางรถไฟ จำนวน 107 แห่ง ของกรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวง เร่งดำเนินการติดตั้งป้ายจราจรพร้อมสัญญาณไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยใช้มาตรฐานตามคู่มือการติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวงชนบท และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการติดตั้งหรือกำหนดมาตรฐานการให้สัญญาณเสียงและสัญญาณแสงที่หัวรถจักรของขบวนรถไฟเพื่อให้สัญญาณเตือนก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟกับถนนทุกแห่ง รวมทั้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ผู้ขับรถไฟและผู้ใช้ถนนขับรถด้วยความระมัดระวังให้มากขึ้นเมื่อใกล้ถึงจุดตัดกับทางรถไฟ⁸

7) มติที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรรถไฟ ได้แก่ ปัญหาการหยุดรถของพนักงานรถไฟ ปัญหาขาดกำลังคน เช่น คณะรัฐมนตรีมีมติให้แก้ไขปัญหาลาดหน้า การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร และการแก้ไขปัญหา ระยะยาว กรณีที่พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในพื้นที่เส้นทางภาคใต้ได้ยื่นขอลาป่วยพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ในวันที่ 19 ตุลาคม 2552 และต่อมาได้อ้างว่าหัวรถจักรอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้มีการหยุดเดินรถไฟในเส้นทางภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขบวนท้องถิ่น และจากการหยุดเดินรถไฟทำให้เกิดความเสียหายแก่ รฟท. ประมาณ 20.16 ล้านบาท นั้น กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาลาดหน้า โดยมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก บริษัทขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชน ร่วมบริการจัดรถโดยสารมาให้บริการขนถ่ายสัมภาระและรับผู้โดยสารที่ตกค้างเพื่อไปส่งยัง

⁶ มติคณะรัฐมนตรี 25 พฤศจิกายน 2556 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

⁷ มติคณะรัฐมนตรี 8 กันยายน 2552 เรื่อง ขออนุมัติต่ออายุสัญญาสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง

⁸ มติคณะรัฐมนตรี 2 มิถุนายน 2558 เรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟ

จุดหมายปลายทาง และให้กรรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทจัดส่งเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เข้าดูแลและช่วยเหลือประชาชนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง จัดหาอาหาร ที่พักชั่วคราว ขนถ่ายสัมภาระ เพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง รวมทั้งให้เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ได้แก่ ทหาร ตำรวจ และฝ่ายปกครองจัดกำลังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ในส่วนของรถจักร จำนวน 4 คัน ที่ถูกยึดไว้ที่โรงรถจักรหาดใหญ่ ซึ่งพนักงานอ้างว่ามีสภาพไม่สมบูรณ์ไม่อาจนำมาใช้เดินรถได้ ขณะที่วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกลยืนยันว่า รถจักรดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ นั้น ทางผู้บริหาร รฟท. ได้จัดหาพนักงานขับรถและช่างเครื่องจำนวน 4 ชุดจากส่วนกลางไปสำรองในพื้นที่เพื่อเดินรถทันที เมื่อถูกรถจักรคืนได้ เป็นต้น สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว ได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการ ฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการ ฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการ ฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับและคณะกรรมการ ฯ ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง หรือ กรณีเห็นชอบให้ รฟท. ยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอนุมัติให้ รฟท. รับพนักงาน รฟท. จำนวน 171 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งช่างเครื่องฝึกหัด จำนวน 121 อัตรา และตำแหน่งพนักงานเดินรถและโยธา จำนวน 50 อัตรา⁹

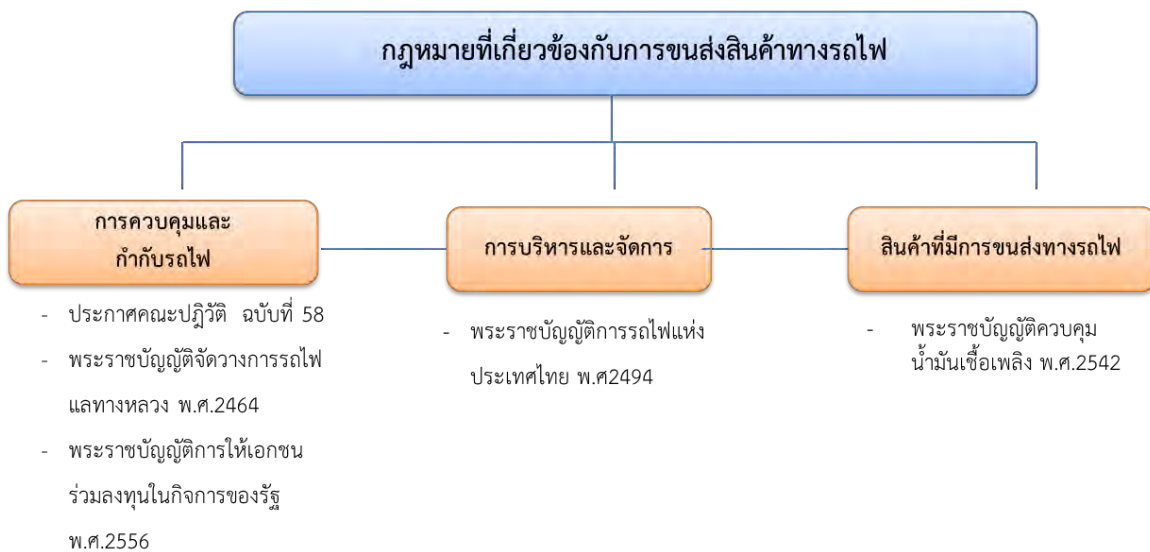
⁹ มติคณะรัฐมนตรี 27 ตุลาคม 2552 เรื่อง รายงานการหยุดเดินรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย

บทที่ 4

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ แบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

- 1) กฎหมายควบคุมและกำกับรถไฟ
- 2) กฎหมายบริหารและจัดการการรถไฟ
- 3) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ



รูปที่ 26 แผนภาพกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ

4.1 กฎหมายควบคุมและกำกับรถไฟ

กฎหมายควบคุมและกำกับรถไฟ ประกอบด้วยกฎหมาย 3 ฉบับ ได้แก่ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมายสรุปได้ดังนี้

4.1.1 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

ตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ให้สิทธิรัฐในการใช้อำนาจดำเนินการควบคุมแต่ผู้เดียวในการประกอบกิจการรถไฟ ทั้งนี้เพราะกิจการรถไฟถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุขของประชาชน ประกาศคณะปฏิวัติฉบับนี้มีผลดังนี้

- 1) การประกอบกิจการรถไฟ ผู้ประกอบการจะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี¹⁰ หากมีการฝ่าฝืน ต้องระวางจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ¹¹

¹⁰ ข้อ 4 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹¹ ข้อ 16 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

2) ในกรณีที่รถไฟมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการรถไฟ ให้เป็นตามกฎหมายของการรถไฟแห่งประเทศไทย¹²

3) ในการอนุญาตหรือให้สัมปทานกิจการรถไฟ รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนไว้ด้วยก็ได้ เงื่อนไขที่กำหนดรัฐมนตรีจะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมก็ได้ แต่ต้องกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับเงื่อนไขที่แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมตามที่รัฐมนตรีเห็นสมควร¹³ หากผู้ได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานการรถไฟ ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท และในกรณีที่เป็นการผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งพันบาทตลอดเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่¹⁴

4) ให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการรถไฟ¹⁵

4.1.2 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช 2464

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 เป็นกฎหมายเก่าที่ตราขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และเริ่มใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2464 เหตุผลที่สำคัญในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ คือ ด้วยมีเหตุสมควรที่จะจัดวางการรถไฟแผ่นดิน รถไฟราษฎร์ และทางหลวงให้เรียบร้อยดียิ่งขึ้น และเพื่อรวบรวมบทกฎหมายข้อบังคับในเรื่องนี้เข้าไว้เป็นหมวดหมู่

เนื้อหาพระราชบัญญัติ ได้กำหนดให้แบ่งรถไฟออกเป็น 3 ประเภท¹⁶ คือ

ก. รถไฟแผ่นดิน

ข. รถไฟผู้รับอนุญาต ซึ่ง“ผู้รับอนุญาต” หมายความว่า บุคคล ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้สร้างรถไฟได้เป็นพิเศษ (มาตรา 3 (13))

ค. รถไฟหัตถกรรม คือรถไฟที่ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบหัตถกรรม หรือ พาณิชยกรรมได้สร้างขึ้นไว้ใช้เฉพาะแต่รับส่งคนงานและบรรทุกสิ่งของที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือสิ่งที่ประดิษฐ์ขึ้น กับสิ่งอื่น ๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้สำหรับกิจการนั้น ๆ ห้ามมิให้เรียกหรือรับค่าโดยสารหรือค่าระวางบรรทุกสินค้าแต่อย่างหนึ่งอย่างใดเป็นอันขาด¹⁷

ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดความหมายของ “รถไฟ” ไว้ว่า กิจการที่จัดทำขึ้นเพื่อหาประโยชน์ด้วยวิธีบรรทุก ส่งคนโดยสารและสินค้าบนทางซึ่งมีราง

“ที่ดินรถไฟ” หมายความว่า ที่ดินทั้งหลายที่ได้จัดหาหรือเช่าถือไว้ใช้ในการรถไฟโดยชอบด้วยพระราชกำหนดกฎหมาย

¹² ข้อ 6 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹³ ข้อ 7 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹⁴ ข้อ 17 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹⁵ ข้อ 9 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹⁶ มาตรา 4 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464

¹⁷ มาตรา 140 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464

“ทางรถไฟ” หมายความว่า ถนนหรือทางซึ่งได้วางรางเพื่อการเดินรถ

“เครื่องประกอบทางรถไฟ” หมายความว่า สถานี สำนักงานที่ทำการคลังไว้สินค้า เครื่องจักรประจำที่ และสรรพสิ่งของทั้งปวงที่ก่อสร้างไว้เพื่อประโยชน์ของรถไฟ

“หัตถการระ” หมายความว่า ถุง ย่อม ห่อผ้า หรือกระเป่าถือทุกชนิด ซึ่งผู้โดยสารนำไปในห้องรถโดยสาร เพื่อใช้สอยเองหรือเพื่อความสะดวก

“ครุการระ” หมายความว่า สรรพสิ่งของเครื่องใช้ทุกชนิด ซึ่งผู้โดยสารอาจนำบรรทุกในรถสัมภาระ

“ผู้รับอนุญาต” หมายความว่า บุคคล ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้สร้างรถไฟ

รถไฟไทยถือได้ว่าเป็นรถไฟหลวง เป็นสมบัติของแผ่นดินอยู่ในความบังคับบัญชาของการรถไฟแห่งประเทศไทย¹⁸ ขึ้นอยู่ในกระทรวงคมนาคม มีผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นหัวหน้าบัญชากิจการ¹⁹ อยู่ภายใต้ความบังคับบัญชาและรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม²⁰

คณะกรรมการรถไฟ ทำหน้าที่²¹ ควบคุมรถไฟราษฎรตามอำนาจและหน้าที่ซึ่งมีกำหนดไว้ว่า เป็นอำนาจหน้าที่ของสภากรรมการรถไฟ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในส่วนรถไฟหลวง ให้คณะกรรมการนี้มีหน้าที่รับปรึกษา ในเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจการเสนอในเรื่องต่อไปนี้

- 1) โครงการและนโยบายของการรถไฟ
- 2) การลงทุนใหม่
- 3) งบประมาณประจำปี และ
- 4) กิจกรรมอย่างอื่นเกี่ยวกับการรถไฟ

การรถไฟฯ มีอำนาจที่จะออกกฎข้อบังคับ และตั้งอัตราค่าระวางขึ้นไว้ได้ เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็น²² ในเรื่องดังนี้

¹⁸ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากรมรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรกในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 พระองค์ทรงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อจาก “กรมรถไฟ” เป็น “กรมรถไฟหลวง” ในปี พ.ศ. 2494 ตรงกับรัฐบาลสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม มีการตราพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้น “กรมรถไฟหลวง” จึงเปลี่ยนสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่นั้นมา

¹⁹ ผู้บัญชาการกรมรถไฟ เปลี่ยนเป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

²⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับโอนกิจการของกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม ในมาตรา 6(1) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

²¹ มาตรา 10 พระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2464

²² มาตรา 15 พระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2464

- 1) แบบและการสร้างรถ
- 2) วิธีจัดระเบียบการเดินรถและวางกำหนดอัตราให้รถวิ่งเร็วหรือช้าเพียงไร และให้เดินไปได้โดยสถานใด
- 3) อัตราค่าระวางซึ่งผู้โดยสารต้องเสีย
- 4) จำนวนผู้โดยสารในห้องรถห้องหนึ่ง ๆ ไม่ให้เกินกว่ากำหนดอย่างสูง ตามที่จะได้ตั้งขึ้นไว้
- 5) การบรรทุกผู้โดยสารและจัดที่ให้ผู้โดยสารอยู่และว่าด้วยหัตถการของผู้โดยสารนั้น
- 6) รถขายอาหารและห้องขายอาหาร
- 7) อัตราค่าระวางบรรทุก ข้อสัญญาและข้อไขสัญญาที่กรมรถไฟแผ่นดินจะรับบรรทุก รักษาของ หรือรับฝากหัตถการ ครุการะ ห่อวัตถุ และสินค้าไว้ในที่แห่งใดแห่งหนึ่งของรถไฟในนามของผู้เป็นเจ้าของ ผู้ส่งของ หรือผู้รับของนั้น
- 8) กำหนดเวลาที่รถไฟจะออกเดิน
- 9) การเดินรถ
- 10) เครื่องอาณัติสัญญาณและโคมไฟของรถไฟ
- 11) การสับเปลี่ยนรถ หรือจัดให้รถหลักรางกัน
- 12) ว่าด้วยกฎแฉและเหล็กเปิดปิดราง รางซึ่งผ่านกัน และทางรถไฟผ่านถนนเสมอระดับ
- 13) การระงับหรือลดหย่อนภยันตรายอันพึงเกิดขึ้นแก่กิจการของรถไฟ และเกี่ยวกับประชาชนหรือพนักงานรถไฟ
- 14) ความปราศรัย ความผาสุก และความเรียบร้อยของประชาชนในระหว่างเวลาเดินทางอยู่ในรถหรือในที่ดินของรถไฟ แต่อัตราค่าระวางโดยสารและค่าบรรทุกอย่างสูงนั้น การรถไฟฯ และกระทรวงพาณิชย์ ต้องกำหนดโดยมีข้อตกลงกันก่อน

ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้ เมื่อผู้ว่าการการรถไฟฯ ได้ออกประกาศแล้ว สามารถบังคับใช้ได้

ในกรณีที่มีผู้กระทำความผิด อาณาบาลรถไฟ²³ จะเป็นผู้รับเรื่องราวหรือคำร้องขอค่าเสียหายของบุคคลผู้ซึ่งร้องทุกข์ว่าได้รับความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง อันเนื่องแต่การก่อสร้าง การบำรุง หรือลักษณะจัดการงานแห่งรถไฟ²⁴

²³ สำนักงานอาณาบาล มีหน้าที่จัดการสืบสวนในกรณีที่ผู้กระทำความผิด หรือกระทำให้เกิดการเสียหายต่อกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดทั้งในกรณีที่เจ้าหน้าที่รถไฟกระทำผิดวินัยในทางปกครอง กับเป็นผู้กล่าวโทษแทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเมื่อจำเป็นต้องดำเนินคดีในทางอาญาและเป็นผู้ว่าต่างแก่ต่างการรถไฟแห่งประเทศไทยในคดีแพ่งทั้งที่เป็นโจทก์และจำเลย โดยมีหัวหน้าสำนักงานอาณาบาล เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชารับผิดชอบชี้แจงตรงต่อผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในข้อบังคับคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 158 ว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

²⁴ มาตรา 13 พระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464

ในกรณีของการรถไฟฯ จะจัดหาซื้อที่ดิน เพื่อสร้างทางรถไฟได้ นั้น จะต้องดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน และออกพระราชกฤษฎีกาจัดซื้อที่ดิน

การบรรทุกส่ง ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดโทษปรับสำหรับผู้ส่งของที่งัดใจแสดงรายการสิ่งของอันเป็นความเท็จ ให้มีความผิดให้ปรับเป็นพินัยไม่เกินกว่า 500 บาท²⁵ และได้มีข้อกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของรถไฟไว้ด้วย เช่น กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าครุภาระ ห่อวัตถุหรือสินค้าอันได้จดลงบัญชีประกันบรรทุกส่งไปหรือฝากไว้เป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดเป็นจำนวนเงินไม่เกินกว่าห่อละ 100 บาท ถ้าเหมาบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน 400 บาทและถ้าเหมาบรรทุกทั้งคันรถไม่เกิน 1,000 บาท²⁶

4.1.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะในด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ในกิจการรถไฟ จำเป็นต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก ซึ่งรัฐไม่สามารถดำเนินการให้เพียงพอในการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวได้ ดังนั้น การมอบหมายให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการในกิจการของรัฐเพื่อจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่จะทำให้มีการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะขึ้น อีกทั้งยังส่งผลเป็นการประหยัดงบประมาณของภาครัฐด้วย

การร่วมลงทุน หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐต้องคำนึงถึงหลักการ²⁷ คือ (1) ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการดำเนินกิจการและการใช้ทรัพยากรของรัฐ (2) การยึดถือวินัยการเงินการคลัง (3) ประโยชน์ต่อสังคมและเศรษฐกิจจากการดำเนินโครงการ (4) ความโปร่งใสในกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้อง (5) การจัดสรรความเสี่ยงที่เหมาะสมของโครงการระหว่างรัฐกับเอกชน (6) สิทธิและประโยชน์ของผู้รับบริการ และผู้ให้บริการ (7) การส่งเสริมการแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างเอกชนที่ประสงค์จะร่วมลงทุน

คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ จะเป็นผู้จัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ที่สอดคล้องกับบทบัญญัติว่าด้วยแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีระยะเวลาครั้งละห้าปี แผนยุทธศาสตร์จะต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (1) นโยบายการลงทุนในกิจการของรัฐในสาขาต่าง ๆ ตลอดจนประเภทและลักษณะของกิจการ ที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน พร้อมกับกำหนดความสำคัญและความเร่งด่วน รวมทั้งลำดับการดำเนินการต่าง ๆ

²⁵ มาตรา 52 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464

²⁶ มาตรา 55 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464

²⁷ มาตรา 6 พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556

โดยให้พิจารณาขีดความสามารถในการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐและเอกชน ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย (2) เป้าหมายการให้เอกชนร่วมลงทุนและกรอบระยะเวลาการดำเนินการ (3) ประมาณการลงทุนของภาครัฐและเอกชน ซึ่งต้องแสดงการประมาณการใช้งบประมาณ ของภาครัฐในแต่ละปีงบประมาณด้วย (4) ความเชื่อมโยงระหว่างกิจการที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน²⁸

ในส่วนของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของรถไฟ จะเข้าข่ายในการเสนอขอ งบประมาณตามพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น จะต้องเป็นโครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป²⁹

4.2 การบริหารและจัดการรถไฟ

รถไฟมีการบริหารและจัดการรถไฟ มีกฎหมายที่กำหนดไว้ชัดเจนในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 กำหนดอำนาจและหน้าที่และความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้วยพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นกฎหมายเก่าแก่ฉบับหนึ่งที่ยังคงใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ทำให้มีการแก้ไข หลายครั้ง ดังต่อไปนี้

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2502³⁰

โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมแก่การบริหารกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าไปได้เท่าที่ควร จึงจำต้อง แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2509³¹

โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความประสงค์จะช่วยส่งเสริมกิจการโรงแรมในต่างจังหวัดให้เจริญ ยิ่งขึ้น แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ไม่ได้บัญญัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะดำเนินการดังกล่าวได้อย่างแจ่มชัด จึงสมควรแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคารได้ และในขณะเดียวกันสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ เกี่ยวกับการแต่งตั้งผู้รักษาการแทนผู้ว่าการหรือ ผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ ในกรณีที่ผู้ว่าการ ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงเสียด้วย

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2524³²

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการได้มา และการเข้า ครอบครองซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์แก่การสร้างทางรถไฟโดยเฉพาะ ในการนี้เห็นสมควรแก้ไข

²⁸ มาตรา 16 (1) ประกอบ มาตรา 19 พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556

²⁹ มาตรา 23 พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556

³⁰ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 76 ตอนที่ 62 ฉบับพิเศษ หน้า 5 วันที่ 12 มิถุนายน 2502

³¹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 83 ตอนที่ 65 ฉบับพิเศษ หน้า 10 วันที่ 1 สิงหาคม 2509

³² ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 98 ตอนที่ 164 ฉบับพิเศษ หน้า 1 วันที่ 2 ตุลาคม 2524

เพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำหนดเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟขึ้น

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2530³³

โดยที่บทบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ขัดแย้งกับบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้ปรับปรุงใหม่แล้วสมควรยกเลิกบทบัญญัติดังกล่าว

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2535³⁴

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมกับสภาพและเหตุการณ์ปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้กระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ได้กว้างขวางยิ่งขึ้น เพื่อพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าต่อไป และให้อำนาจผู้ว่าการ รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่รูกล้ำเข้ามาในเขตสองข้างทางของรางรถไฟได้ เพื่อประโยชน์ในการเดินรถ และสมควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจได้อย่างคล่องตัว นอกจากนี้ สมควรกำหนดเครื่องแบบของพนักงานและแก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ลักษณะ และการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย และลักษณะของผู้ว่าการให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติ มาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543³⁵

โดยที่สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถจัดตั้งบริษัท จำกัดหรือบริษัทมหาชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟหรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ หรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟได้ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการได้ตามความเหมาะสมในทางธุรกิจ และห้ามผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบกิจการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนที่ไม่จำกัดความรับผิดชอบในหุ้นส่วน หรือเป็นผู้ถือหุ้น หรือเป็นกรรมการในบริษัทที่ประกอบกิจการในลักษณะดังกล่าว และแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องที่ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนที่จะดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

เนื้อหาพระราชบัญญัติมีจำนวน 52 มาตรา โดยแบ่งได้ ดังนี้

- ขอบเขตการบังคับใช้และบทนิยาม (มาตรา 1 -5)
- หมวดที่ 1 การจัดตั้ง ทุน และเงินสำรอง (มาตรา 6-21)

³³ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 104 ตอนที่ 164 ฉบับพิเศษ หน้า 33 วันที่ 19 สิงหาคม 2530

³⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 44 หน้า 57 วันที่ 9 เมษายน 2535

³⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 117 ตอนที่ 111ก หน้า 4 วันที่ 29 พฤศจิกายน 2543

- หมวดที่ 2 การกำกับ ควบคุม และการบริหาร (มาตรา 22-37)
- หมวดที่ 2 ทวิ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟ (มาตรา 37 ทวิ)
- หมวดที่ 3 ความสัมพันธ์กับรัฐบาล (มาตรา 38-44)
- หมวดที่ 4 การร้องทุกข์ และการสงเคราะห์ (มาตรา 45-46)
- หมวดที่ 5 การบัญชี การสอบ และการตรวจ (มาตรา 47-52)

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ มีรายละเอียด ดังนี้

พระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้³⁶

การจัดตั้ง “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ให้มีสภาพนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้³⁷

(1) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม

(2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอื่น

อำนาจหน้าที่ของการรถไฟฯ³⁸ มีดังนี้

(1) สร้าง ซ่อม จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

(2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ

(3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

(4) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

(5) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

(6) รับส่งเงินทางรถไฟ

(7) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

(8) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

(9) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ

³⁶ มาตรา 5 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

³⁷ มาตรา 6 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

³⁸ มาตรา 9 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

(10) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

(11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

ในการดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน³⁹ จึงจะสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

- (1) สร้างทางรถไฟสายใหม่
- (2) เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างแล้วหรือเลิกกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว
- (3) เพิ่มหรือลดทุน
- (4) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท
- (5) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท
- (6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (7) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์
- (8) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (9) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

ทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟฯ ได้รับโอนทรัพย์สินและหนี้ทั้งสิ้นของกรมรถไฟ⁴⁰ ทุนประเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย⁴¹ ให้ประกอบด้วย

- 1) ทรัพย์สินที่รับโอนมาจากกรมรถไฟเมื่อได้หักหนี้สินออกแล้ว
- 2) เงินจากงบประมาณรายจ่ายสามัญของกรมรถไฟประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2494 จำนวน 30,000,000 บาท กับเงินทั้งหมดในงบประมาณรายจ่ายวิสามัญลงทุนที่เกี่ยวกับการรถไฟในงบเงินกองทุนพัฒนาเศรษฐกิจและงบการรถไฟประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2494 ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

เงินสำรองของการรถไฟฯ⁴² ประกอบด้วย เงินสำรองเผื่อขาด และเงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ เช่น ค่าเสื่อมราคาและค่าทำให้ดีขึ้น เป็นต้น ตามแต่คณะกรรมการจะเห็นสมควร ทั้งนี้ให้การรถไฟฯ เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบของคณะกรรมการซึ่งได้รับความ

³⁹ มาตรา 39 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴⁰ มาตรา 10 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴¹ มาตรา 12 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴² มาตรา 20 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

เห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี⁴³ นอกจากนี้ ทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยย่อมไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี⁴⁴

การกำกับ ควบคุม และจัดการ

ก. รัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี

- รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟฯ จะสั่งให้การรถไฟฯ ชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้⁴⁵

- การรถไฟฯ หรือคณะกรรมการ ให้นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี⁴⁶ จะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามความในพระราชบัญญัตินี้

ข. คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าสี่คน แต่ไม่เกินหกคน และผู้ว่าการฯ เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ

- ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น

คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ในการวางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟฯ ให้รวมถึง วางข้อบังคับเกี่ยวกับการต่าง ๆ การรถไฟฯ วางข้อบังคับการประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ และวางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง และการถอดถอนพนักงานของการรถไฟฯ ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ รวมถึงกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริหารและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

- แต่งตั้งผู้ว่าการรถไฟฯ กำหนดให้ผู้ว่าการได้รับเงินเดือนตามที่คณะกรรมการกำหนด และอยู่ในตำแหน่งได้จนกว่าคณะกรรมการจะให้ออกจากตำแหน่งเพราะบกพร่องหรือไม่สุจริตต่อหน้าที่หรือหย่อนสมรรถภาพ มติให้ผู้ว่าการออกจากตำแหน่ง ต้องประกอบด้วยคะแนนเสียงมากกว่ากึ่งจำนวนกรรมการทั้งหมดนอกจากผู้ว่าการ การแต่งตั้ง การกำหนดเงินเดือน และการให้ออกจากตำแหน่งตามมาตรานี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี⁴⁷

ค. ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าการฯ จะต้องไม่มีคุณสมบัติต้องห้าม⁴⁸ อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

⁴³ มาตรา 21 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴⁴ มาตรา 13 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴⁵ มาตรา 22 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴⁶ มาตรา 23 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴⁷ มาตรา 31 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁴⁸ มาตรา 32 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

(1) ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟฯ หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นกรรมการของบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟฯ ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ตนหรือประโยชน์ผู้อื่น หรือมีส่วนได้เสียในสัญญากับการรถไฟฯ หรือในกิจการที่กระทำให้แก่การรถไฟฯ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม เว้นแต่เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนหรือเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทเช่นว่านั้นโดยสุจริต และได้แจ้งให้คณะกรรมการทราบก่อนที่จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้ว่าการ

(2) เป็นประธานกรรมการ หรือกรรมการในกิจการร่วมลงทุนตามมาตรา 9 (5) หรือในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดตามมาตรา 9 (10) หรือ (11)

(3) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

ผู้ว่าการรถไฟฯ มีอำนาจดังนี้

- บริหารกิจการของการรถไฟฯ ให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนดและมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานของการรถไฟฯ ทุกตำแหน่ง รับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัดการและดำเนินงานของการรถไฟฯ⁴⁹

- เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการรถไฟฯ ให้ผู้ว่าการ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจสั่งให้บุคคลผู้ซึ่งปลูกสร้างสิ่งใดโดยไม่มีเหตุอันชอบด้วยกฎหมายภายในระยะสี่สิบลเมตรวัดจากขอบรางรถไฟด้านริมสุดของแต่ละด้านรางรถไฟ แต่ต้องไม่เกินเขตที่ดินของการรถไฟฯ รื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างนั้นภายในกำหนดเวลาอันสมควรได้ ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจรื้อถอนหรือทำลาย โดยผู้รื้อถอนจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น (มาตรา 15 ทวิ)

- ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก⁵⁰

ผู้ว่าการเป็นผู้กระทำการในนามของการรถไฟฯ และเป็นตัวแทนของการรถไฟฯ และเพื่อการนี้ผู้ว่าการอาจมอบอำนาจให้ผู้แทนของการรถไฟฯ ที่ได้ตั้งขึ้นตามมาตรา 8 หรือบุคคลใด ๆ ปฏิบัติกิจการเฉพาะอย่างแทนได้ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

ในกรณีที่มีข้อบังคับซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 25 วรรคท้าย กำหนดว่า นิติกรรมใดผู้ว่าการจะทำได้ก็แต่โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการก่อน บรรดานิติกรรมที่ผู้ว่าการทำขึ้นโดยมิได้รับความเห็นชอบดังกล่าว ย่อมไม่ผูกพันการรถไฟแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน

⁴⁹ มาตรา 33 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁵⁰ มาตรา 34 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

- กรณีที่ผู้ว่าการฯ ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

เมื่อผู้ว่าการฯ ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยเหตุใดเหตุหนึ่ง หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงและในระหว่างที่ยังมิได้แต่งตั้งผู้ว่าการ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการหรือผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ แล้วแต่กรณีเป็นการชั่วคราว และให้นำมาตรา 32 มาใช้บังคับโดยอนุโลม ให้ผู้รักษาการแทนผู้ว่าการหรือผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ มีอำนาจหน้าที่อย่างเดียวกับผู้ว่าการ

ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

ในการดำเนินกิจการของการรถไฟฯ ให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนและความปลอดภัย⁵¹ กิจการการรถไฟฯ ดำเนินการต่อไปนี้จะต้องที่ต่อขอความเห็นชอบจากรัฐบาล⁵²

- (1) สร้างทางรถไฟสายใหม่
- (2) เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างแล้วหรือเลิกกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว
- (3) เพิ่มหรือลดทุน
- (4) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท
- (5) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าล้านบาท
- (6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (7) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์
- (8) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (9) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

การรถไฟฯ จะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกเช่นว่านั้นอันจะเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรี ในทางเศรษฐกิจและการคลัง ให้คณะรัฐมนตรีแจ้งนโยบายดังกล่าวในวาระก่อนให้คณะกรรมการทราบ⁵³ (มาตรา 41)

งบประมาณการรถไฟ

การรถไฟฯ จะต้องจัดทำงบประมาณประจำปี แยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ⁵⁴ นอกจากนี้ รายได้ที่การรถไฟฯ ได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของการรถไฟฯ สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ⁵⁵ รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่

⁵¹ มาตรา 38 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁵² มาตรา 38 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

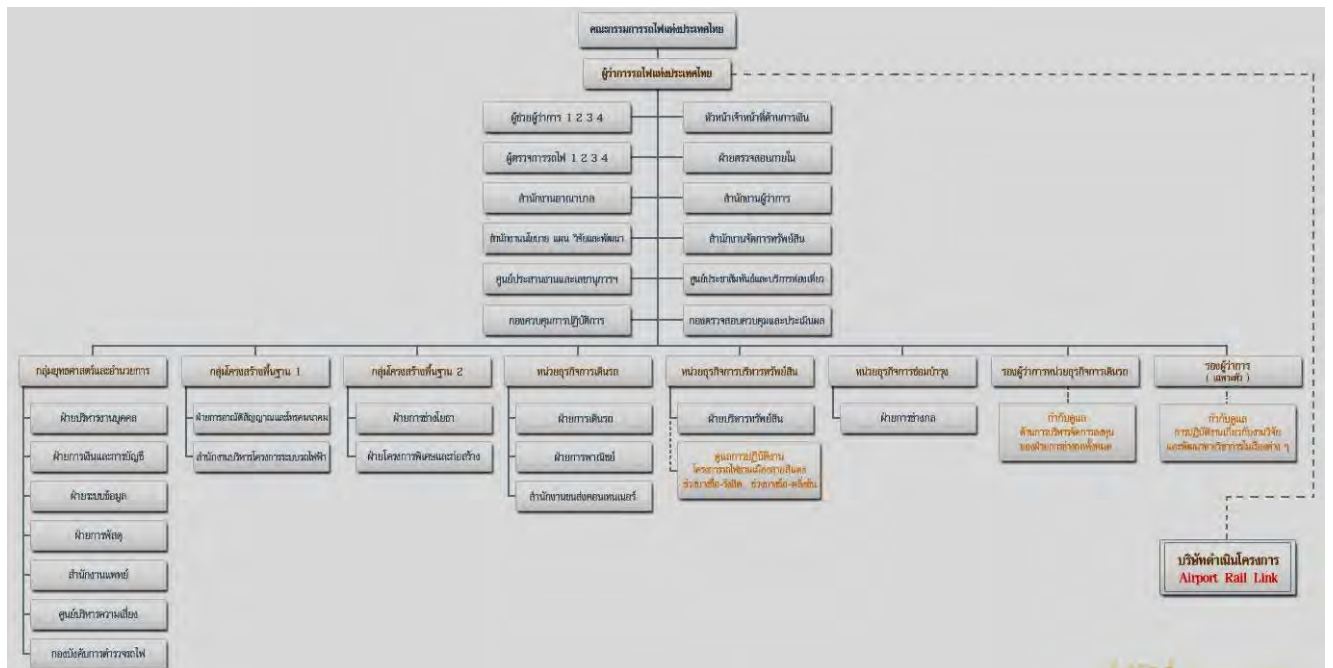
⁵³ มาตรา 41 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁵⁴ มาตรา 42 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁵⁵ มาตรา 43 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้แล้ว และการรถไฟฯ ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด

ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ จะต้องทำรายงานปีละครั้งเสนอรัฐมนตรี ในรายงานให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้วของการรถไฟแห่งประเทศไทย และคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า⁵⁶ โครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังแสดงในรูปที่ 27



รูปที่ 27 แผนผังองค์กรและสายการบังคับบัญชากิจการรถไฟ

หมายเหตุ: เริ่มใช้ 1 ตุลาคม 2553

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

4.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูปทางรถไฟ เนื่องจากกลุ่มน้ำมันเป็นกลุ่มสินค้าที่จะต้องขนส่งโดยเฉพาะ สินค้าดังกล่าวอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว น้ำมันดิบ น้ำมันเบนซิน น้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเครื่องบิน น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา และน้ำมันหล่อลื่น⁵⁷ ทั้งนี้ได้กำหนดให้ การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการเคลื่อนย้ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ไม่ว่าจะโดยทางบก ทางน้ำ ทางท่อ หรือโดยวิธีการอื่นใด ในการกำหนดการเก็บรักษา การขนส่ง การใช้ การ

⁵⁶ มาตรา 44 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

⁵⁷ มาตรา 4 พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542

จำหน่าย การแบ่งบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิง และการควบคุมอื่นใดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการออกกฎกระทรวงเป็นเรื่อง ๆ ไป ซึ่งได้มี (ร่าง) กฎกระทรวงการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง โดยยานพาหนะทางบก กำหนดให้รถไฟขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรถไฟที่มีถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงติดตั้งอยู่อย่างถาวรกับตัวโครงรถไฟ การประกอบกิจการรถไฟขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง กำหนดให้เป็นกิจการควบคุมกิจการควบคุมประเภทที่ 3 ได้แก่กิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาตจากผู้อนุญาตก่อนจึงจะประกอบกิจการได้⁵⁸

⁵⁸ มาตรา 17(3) พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542

บทที่ 5

ปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยมีการสนับสนุนการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลให้การขนส่งในระบบอื่น รวมถึงทางรถไฟไม่ได้รับการดูแลเท่าที่ควร ในยุคที่มีการแข่งขันทางธุรกิจสูง ประกอบภาวณ้ำมันแพง ทำให้ ภาครัฐจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งทางราง และการขนส่งในรูปแบบอื่น ที่มีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งทางถนนมากยิ่งขึ้น การศึกษาแผนพัฒนาในระดับประเทศ นโยบายภาครัฐ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ การศึกษาทำให้ได้เห็นสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่มีมาอย่างต่อเนื่อง ยาวนานและไม่ได้รับการแก้ไขได้ทันต่อเหตุการณ์ ในบทวิเคราะห์นี้ ผู้วิจัยได้มีการเก็บพื้นที่ภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ สรุปได้ดังนี้

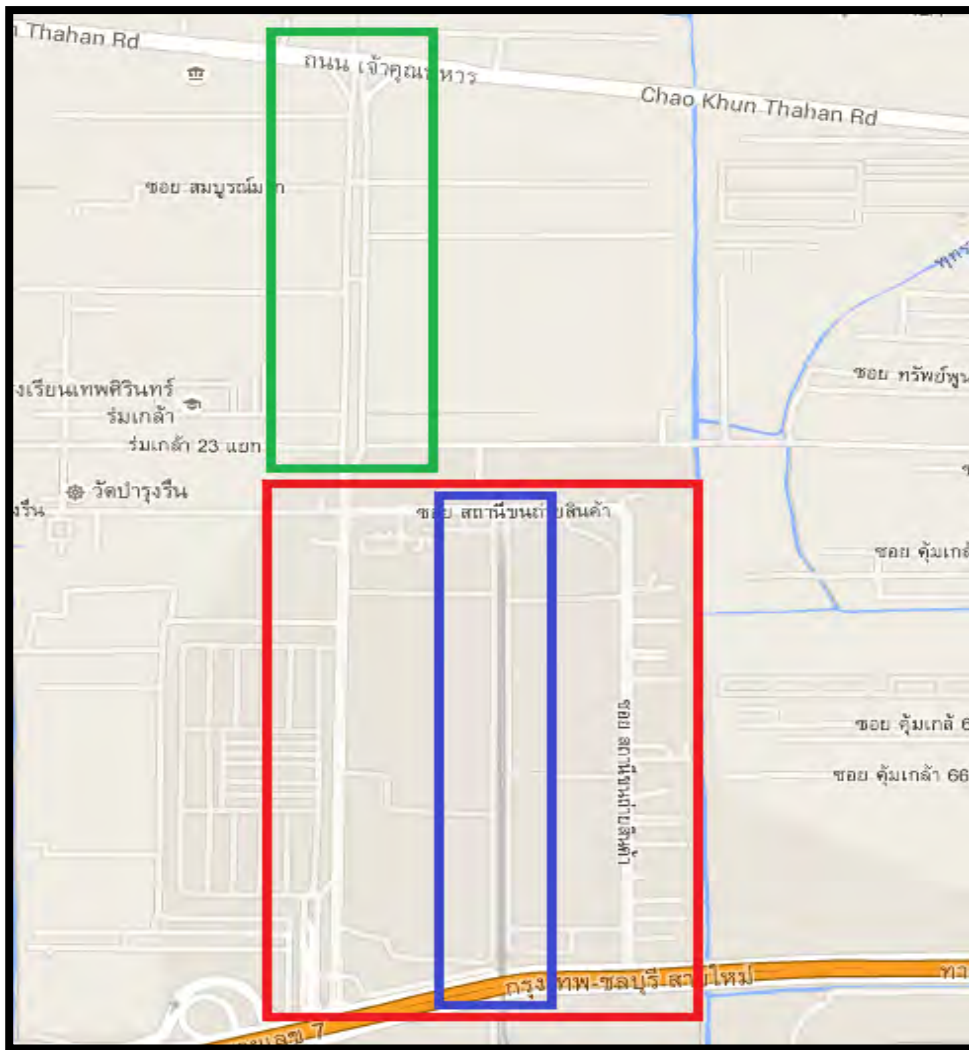
5.1 การเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

นอกจากการศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากเอกสารที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.1.1 สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) หรือ ICD ลาดกระบัง

การเก็บข้อมูลบริเวณ ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี⁵⁹ พบว่า ปัจจุบันการใช้บริการการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีอัตราที่มีแนวโน้มลดลง แม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นแต่การใช้บริการของ ICD ไม่ได้เติบโตไปในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากสภาพปัญหาการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการแข่งขันที่สูงขึ้นของภาคเอกชนที่มีการสร้างจุดจัดเก็บและกระจายสินค้าของตนเองทั่วบริเวณถนนสายมอเตอร์เวย์และใกล้เคียง ส่งผลให้เกิดธุรกิจการให้บริการในลักษณะคล้ายคลึงกับ ICD ลาดกระบังหลายบริษัท แต่จะให้บริการโดยการขนส่งด้วยรถบรรทุกและเรือชายฝั่ง บริษัทเหล่านี้มีความคล่องตัวสูง และมีค่าบริการที่ใกล้เคียงกับ ICD ลาดกระบัง เนื่องจากความสามารถในการบริหารจัดการและเทคโนโลยีสมัยใหม่

⁵⁹ เก็บข้อมูลภาคสนาม สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) หรือ ICD ลาดกระบัง วันอังคารที่ 6 ตุลาคม พ.ศ.2558



รูปที่ 28 สถานีขนถ่ายสินค้า ICD ลาดกระบัง

จากภาพสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบังจะเห็นว่า บริเวณสีแดงคือ สถานีขนถ่ายสินค้า ICD ลาดกระบัง บริเวณสีน้ำเงิน คือ รางรถไฟ ซึ่งอยู่กลางระหว่าง 6 สถานี และบริเวณสีเขียวคือจุดพักรอรถบรรทุก สภาพปัญหาการดำเนินงานรายประเด็นของ ICD พบว่ามี 4 ข้อหลัก ๆ ดังนี้

- ในอดีตสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องหรือ ICD ลาดกระบัง มีบริษัทเข้าสัมปทานใช้พื้นที่ทั้งสิ้น 6 สถานี ประกอบด้วย บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี A, บริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมฉบับ เทอร์มินอล จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี B, บริษัทเอเวอร์กรีน คอมเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี C, บริษัท ทิฟฟ้าไอซีดี จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี D, บริษัทไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัดได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี E และบริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสตรีบิวเทชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี F ซึ่งทั้งหมดนี้ได้หมดสัญญาเช่าพื้นที่ในบริเวณ

ดังกล่าวกับ ร.ฟ.ท. ไปแล้วตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2549 นับเป็นเวลาเกือบ 10 ปี ที่พื้นที่ ICD ลาดกระบังยังไม่สามารถหาข้อสรุปแนวปฏิบัติได้ว่าการสรรหาผู้ประกอบการเอกชนมาบริหารจัดการในพื้นที่ ICD ของ ร.ฟ.ท. นี้อย่างไร คือจะให้สัมปทานแก่เอกชน 6 รายเช่นเดิม หรือให้เอกชนรายเดียวบริหารทั้ง 6 สถานี เพื่อสะดวกต่อการจัดการของ ร.ฟ.ท. ปัญหาดังกล่าวเป็นผลให้การพัฒนา ICD ลาดกระบังหยุดชะงัก เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ทราบความชัดเจน จึงไม่กล้าลงทุนเพิ่มเติมในพื้นที่

- การให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางรางของ ร.ฟ.ท. ยังมีสภาพปัญหาหลายอย่าง ได้แก่ ขาดแคลนหัวจักร แคร่ที่สามารถรองรับน้ำหนัก และรางรถไฟที่เพียงพอต่อความจุ แม้จะมีการจัดซื้อแคร่ใหม่เพิ่มเติมแล้วก็ตาม แต่การใช้งานจริงยังไม่สามารถใช้งานได้เต็มที่ประสิทธิภาพ นอกจากนี้การขนส่งสินค้ายังไม่มีความเที่ยงตรงเรื่องเวลาอีกด้วย
- การออกแบบการจราจรภายใน ICD ลาดกระบังไม่ดีเท่าที่ควร มีสภาพแออัดในช่วงเร่งด่วน โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ บริเวณที่จอดพักรถบรรทุกทุกปัจจุบันใช้เกาะกลางถนน (บริเวณกรอบสีเขียวของรูปที่ 28) ทำให้เกิดการบดบังทัศนวิสัยจึงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง นอกจากนี้สภาพเส้นทางยังขรุขระขาดการดูแล



รูปที่ 29 สภาพทั่วไปของ ICD ลาดกระบัง

- ความเสื่อมโทรมของสิ่งอำนวยความสะดวกและลานพักตู้สินค้า ส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการบริหาร จัดการตู้สินค้าจากเดิมที่สามารถกองตู้สินค้าได้สูงถึง 5-6 ชั้น ลดลงเหลือเพียง 3 ชั้น
- การขนส่งสินค้าทางรางเมื่อรถไฟวิ่งไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง บริเวณท่าเรือจะมีการแบ่งเขตตู้คอนเทนเนอร์สำหรับยกขนอยู่ 2 โซน คือ ท่าเรือโซน B และท่าเรือโซน C ตู้สินค้าที่จะขนส่งจาก ICD ลาดกระบัง จะถูกกำหนดเขตในการส่ง ซึ่งผู้ประกอบการ ICD จะต้องบริหารจัดการแยกตู้สินค้าตั้งแต่เริ่มจัดการ แต่ด้วยการขนส่งทางราง รฟท.ได้กำหนดโควตา ให้แก่ผู้ประกอบการแต่ละสถานี ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายต้องร่วมมือกัน เพื่อให้สามารถใช้งานพื้นที่ที่กำหนด ให้เต็มพื้นที่มากที่สุด

- การที่ผู้ให้บริการที่ ICD ยังต้องมีรถบรรทุก หรือรถเทเลเลอร์ ใช้ในการขนส่งสินค้าค่อนข้างมาก เพื่อให้บริการแก่ลูกค้า แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนการขนส่งทางรถบรรทุกยังมีการใช้ขนส่งสินค้าในอัตราที่ใกล้เคียงกับการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อสภาพการจราจรบนถนน ต้นทุนการขนส่ง ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อม

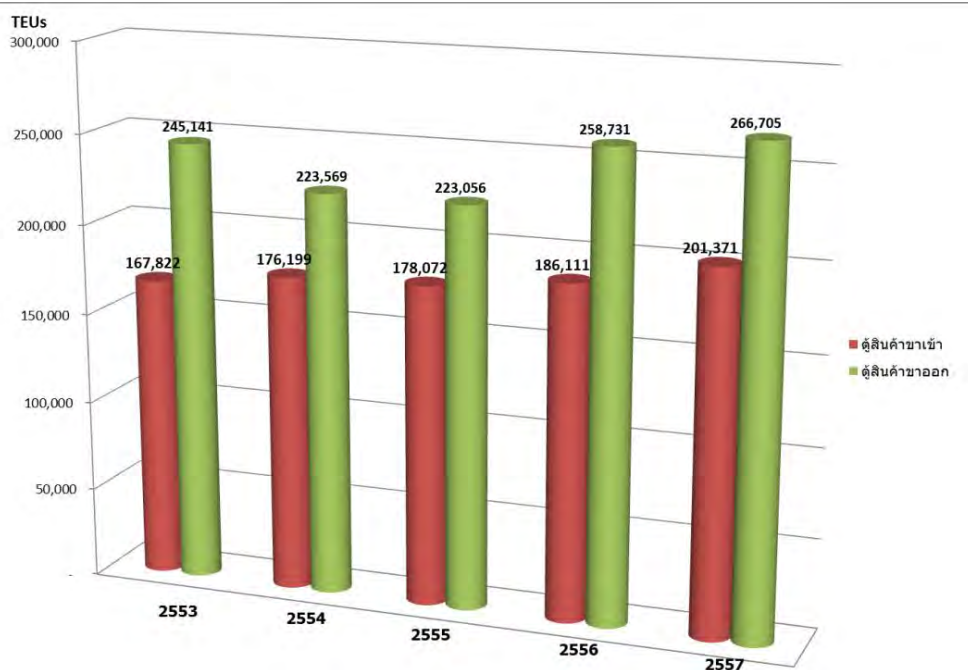


รูปที่ 30 การใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า ใน ICD ลาดกระบัง

5.1.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

ข้อมูลท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี⁶⁰ พบว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีความสำคัญและมีบทบาทมากในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีพื้นที่ขนาดใหญ่ถึง 6,340 ไร่ สำหรับพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า และอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ 1 ท่า การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เรียกว่า ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน โดยในปี 2557 ท่าเรือไทยมีปริมาณตู้สินค้าผ่านรวม 8.35 ล้านทีอียู ทั้งนี้มาจากท่าเรือแหลมฉบังมากถึงร้อยละ 77 เป็นอันดับ 5 ของอาเซียน และอันดับ 23 ของโลก

⁶⁰ เก็บข้อมูลภาคสนาม กองการทำ ท่าเรือแหลมฉบัง วันอังคารที่ 13 ตุลาคม พ.ศ.2558



รูปที่ 31 ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ลานขนถ่ายตู้สินค้ารถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2553-2557
ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง

ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ลานขนถ่ายตู้สินค้ารถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ 2553-2557 มีปริมาณตู้สินค้าขาออกมากกว่าตู้สินค้าขาเข้าประมาณ 6 หมื่นตู้ ซึ่งอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับอดีต โดยมีตู้สินค้าขาเข้า 266,705 TEUs และตู้สินค้าขาเข้า 201,371 TEUs ในแต่ละปี จะมีปริมาณการนำเข้าตู้สินค้าสูงขึ้นทุกปี ประมาณปีละ 1 หมื่น TEUs ในขณะที่ปริมาณการส่งออกมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นปี 2554 ซึ่งมีปริมาณตู้ผ่านต่ำลดลง ทั้งนี้เป็นเพราะผลกระทบจากภาวะน้ำท่วมอย่างรุนแรงในปีดังกล่าว

ในท่าเรือแหลมฉบัง มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพื่อมาลงเรือ และส่งสินค้าต่อยังต่างประเทศ ในแต่ละวันสามารถขนส่งสินค้าทางรถไฟ ไป-กลับได้ประมาณ 26-28 เที่ยวต่อวัน โดยสินค้าส่วนใหญ่มาจาก ICD ลาดกระบัง ร้อยละ 90 นอกนั้นเป็นสินค้าเกษตรที่ส่งมาจากทางภาคอีสาน ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟนี้ ท่าเรือแหลมฉบังมีปัญหาหลายด้าน สรุปได้ ดังนี้

- ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังมายังท่าเรือแหลมฉบังไม่มีความแน่นอน โดยใช้เวลาประมาณ 2-3 ชั่วโมง หากรวมการยกสินค้าขึ้นลงจากแคร่จะใช้เวลามากถึง 4 ชั่วโมง
- จำนวนเที่ยวของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังมายังท่าเรือแหลมฉบังต่อวันได้ประมาณ 28 ขบวนเท่านั้น
- จำนวนหัวรถจักรและจำนวนแคร่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ โดยปัจจุบันรถจักรเก่าใช้ฟ่วงได้เฉลี่ยเพียง 30 บทต. และรถจักรใหม่ U20 ใช้ได้เฉลี่ยเพียง 34-45 บทต.

- ปัญหาด้านการคมนาคมภายในท่าเรือของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่แออัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และสภาพถนนยังขรุขระขาดการดูแล ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการขนส่งล่าช้า
- ปัญหาด้านการบริหารจัดการการใช้งานเครื่องสแกนวัตถุต้องสงสัยของสินค้าที่ส่งทางรถไฟก่อนนำสินค้าส่งออกต่างประเทศ เนื่องจากบริเวณรางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบังได้จัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจสอบสินค้าแล้ว แต่ยังไม่สามารถใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะเป็นความกังวลของผู้ขับขี้อรถไฟ ในการขับขบวนรถไฟสู่อุโมงค์เพื่อเอกซเรย์ในการตรวจสอบตู้สินค้า



รูปที่ 32 บริเวณของการใช้อุปกรณ์ตรวจสอบสินค้าโดยการ x-ray บริเวณรางรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

- ปัญหาการแบ่งเขตตู้สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบังออกเป็น 2 เขต คือ โซน B และ โซน C การให้บริการยกขนตู้สินค้าขึ้นลงภายในท่าเรือแหลมฉบัง โดยการยกขนตู้สินค้าจะให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือต่าง ๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ ระหว่างลานขนถ่ายตู้สินค้ารถไฟ บริเวณหลังท่าเทียบเรือ การที่ผู้ประกอบการแต่ละท่าแต่ละรายทำการยกขนตู้สินค้าเอง ทำให้ต้องมีการจัดแบ่งเครื่องมือยกขน ได้แก่ รถยกตู้สินค้าหนักและรถหัวลาก หางลาก ซึ่งปกติทำงานอยู่ภายในบริเวณท่าเทียบเรือ ออกมาทำการยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ ณ ลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟภายนอกท่าเทียบเรือ จึงไม่สะดวกและยากต่อการวางแผนบริหารจัดการ เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัด

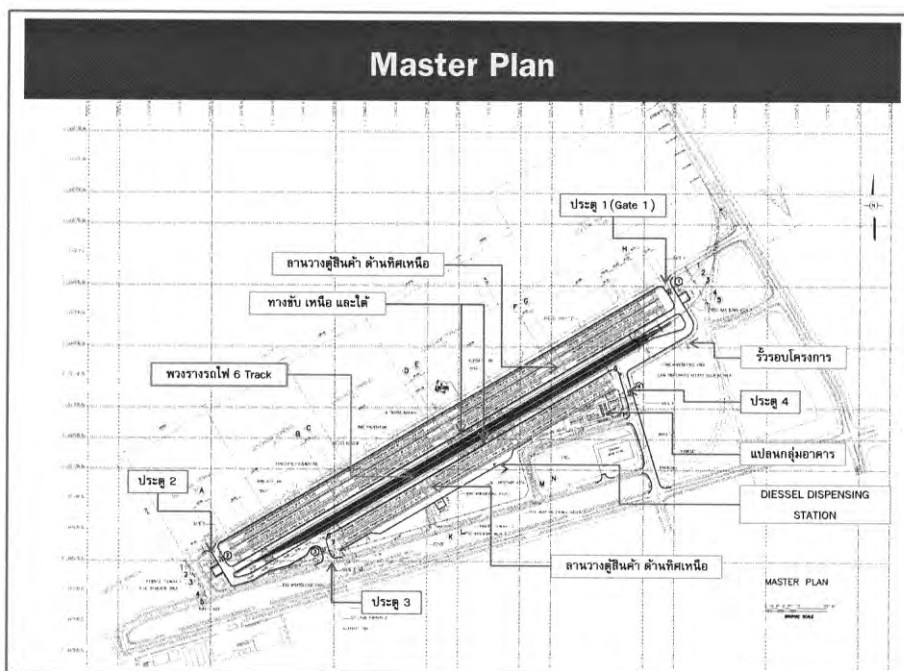
จากปัญหาดังกล่าว ท่าเรือแหลมฉบังมีแผนสำหรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง 4 โครงการหลัก ๆ โดยทั้งหมดคาดว่าจะเสร็จสิ้นพร้อมใช้งานในปี พ.ศ.2560 ได้แก่

- โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transfer Terminal : SRTO)
- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเทียบเรือ A

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ โดยเฉพาะแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่เกี่ยวข้องกับการบริหารรถไฟโดยตรง คือ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transport Terminal : SRTO)



รูปที่ 33 โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transport Terminal : SRTO)
ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง



รูปที่ 34 แผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง SRTO
ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟนี้จะเป็นการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง โดยตรงเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้บริการในการยกขนตู้สินค้าเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ การท่าเรือฯ จะเป็นผู้ลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน และเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นในการยกตู้สินค้า ขึ้นลงรถไฟ รวมถึงการบริหารและประกอบการ ใช้งบประมาณลงทุนรวม 2,944.93 ล้านบาท ใช้ระยะเวลา ในการก่อสร้าง 18 เดือน คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2561 โครงการจะแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (ปี 2559 – 2560) และระยะที่ 2 (ปี 2565 – 2566) ในระยะแรกนั้น จะดำเนินการ ก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ในพื้นที่ Zone 4 อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และ C มีพื้นที่ประมาณ 600 ไร่ ติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดเดินบนรางคร่อมรางรถไฟ (Rail Mounted Gantry Crane – RMG) จำนวน 6 ราง เพื่อหลีกเลี่ยงการเคลื่อนขบวนรถไฟในการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้น-ลง ขบวนรถไฟ และสามารถยกขนตู้สินค้าขึ้นลงได้พร้อมกันในเวลาเดียวกันทั้ง 6 ราง หรือ 12 ขบวน อีกทั้งใช้รถ คานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (Rubber Tyred Gantry Crane) เป็นเครื่องมือหลักในการจัดเรียงตู้สินค้าในลาน กองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่งจะก่อสร้างทั้งสองฝั่งของรางรถไฟ โดยสามารถรองรับปริมาณตู้ สินค้าได้จำนวน 2 ล้าน TEUs ต่อปี มีผลทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าจากทางบกมาทางรางที่ท่าเรือ แหลมฉบัง เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 15 ในอนาคต

กล่าวโดยสรุปคือ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีโครงการดำเนินงานปรับปรุงแก้ไขปัญหาหลาย ประการ เช่น ก่อสร้างระบบรางใหม่เป็นทางรถไฟรางคู่จากสถานีแหลมฉบังเข้าสู่ลานขนถ่ายในท่าเรือ ลาน ขนถ่ายและลานกองตู้สินค้า ระบบสาธารณูปโภค งานอาคาร และจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือยกขนหลักที่ สามารถยกขนคร่อมรางรถไฟได้ โดยให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนบริหารประกอบการเป็นผู้จัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ จากการพัฒนาแก้ไขระบบโครงการต่าง ๆ นี้ จะทำให้ท่าเรือสามารถรองรับตู้สินค้าได้กว่า 2 ล้านที่อยู่ที่

5.1.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อมูลการรถไฟแห่งประเทศไทย⁶¹ พบว่า ตัวเลขปริมาณการขนส่งสินค้าหมกตันย้อนหลัง 5 ปีล่าสุดไม่มีความเปลี่ยนแปลงมากนัก โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 11,000 ตัน ทำให้การรถไฟฯ มีรายได้จากการขนส่ง ประมาณปีละ 1,500 ล้านบาท ในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผน ในปี 2562 มีเป้าหมายที่ 30,000 ตัน คิดเป็นรายได้เกือบ 5,000 ล้านบาท ทั้งนี้การพัฒนาจะบรรลุเป้าหมายดังกล่าว การรถไฟฯ ได้ มีแผนการ ดังนี้

- แผนการเดินทางจักร U20 ทั้งหมด 6 เส้นทาง ได้แก่ ICD ลาดกระบัง-แหลมฉบัง และ แหลมฉบัง-หนองคาย เป็นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ บางละมุง-สำราญ และ บางละ มุง-นครสวรรค์ เป็นสินค้าประเภทก๊าซ บึงพระ-แหลมฉบัง และบึงพระ- มาบตาพุด เป็นสินค้าประเภทน้ำมัน

⁶¹ เก็บข้อมูลภาคสนาม การรถไฟแห่งประเทศไทย วันอังคารที่ 20 ตุลาคม พ.ศ.2558

- โครงการซื้อรถจักรหลายโครงการ เช่น โครงการ Refurbish รถจักร Alsthom 56 คัน โครงการซื้อรถจักรแทน GE 50 คัน โครงการซื้อรถจักร Barter Trade 7 คัน โครงการซื้อรถ บตด 308 คัน โครงการซื้อรถโดยสาร 115 คัน โครงการจัดการรถโดยสารดีเซลรางปรับอากาศ 186 คัน และโครงการจัดการรถโดยสารดีเซลรางธรรมดา 88 คัน
- โครงการรถไฟทางคู่รวม 12 เส้นทาง กว่า 2,500 กิโลเมตร โดยเพิ่มเส้นทางใหม่คือ สายเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 326 กิโลเมตร และบ้านไผ่-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร ทั้ง 2 เส้นทางคาดว่าจะได้เริ่มก่อสร้างได้ช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2559

ด้านปัญหาในการพัฒนา พบว่า การรถไฟฯ ยังมีปัญหาหลายด้าน สามารถแจกแจงเป็นรายประเด็นได้ ดังนี้

- โครงสร้างองค์กร และการบริหารองค์กรยังไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน รวมถึงกระบวนการทำงานและวัฒนธรรมองค์กรแบบราชการ ทำให้การดำเนินงานล่าช้า ภาพลักษณ์ในการทำงานบริการมีการปรับเปลี่ยนน้อย ส่งผลให้รถไฟไทยพัฒนาช้ามาก ประกอบกับเป็นองค์กรขนาดใหญ่ โดยเฉพาะคณะผู้บริหารที่อิงกับระบบการเมือง เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบการเมืองก็จะทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการบริหารจัดการองค์กร
- ปัญหาการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ทั้งนี้เพราะตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เห็นชอบมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรโดยกำหนดกรอบให้ภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2545 ให้มีพนักงานไม่เกิน 18,015 คน และลูกจ้างไม่เกิน 4,056 คน และงดรับพนักงานใหม่ตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ยกเว้นตำแหน่งที่เกี่ยวกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิพิเศษเท่านั้น แต่ต้องไม่เกิน 5% ของพนักงานที่เกษียณอายุ ในการจำกัดจำนวนการจ้าง ส่งผลให้การขอเพิ่มจำนวนลูกจ้างเฉพาะงานต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้า โดยการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีเป็นคราว ๆ ไป เพื่อให้มีอัตรากำลังในการดำเนินการ เช่น มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2555 เรื่อง ขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อขอเพิ่มอัตรากำลังพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,438 อัตรา
- ปัญหาการลงทุนที่ไม่เพียงพอที่จะนำมาพัฒนา เช่น การจัดสร้างรางคู่ รถไฟความเร็วสูง การจัดหาแคว่ หัวรถจักรและล้อเลื่อนทดแทนรถเก่า เป็นต้น ปัจจุบันในต่างประเทศรถไฟมีความเร็วมากประมาณ 300 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในขณะที่รถไฟของประเทศไทยมีความเร็วเพียง 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังนั้น จะต้องใช้เงินลงทุนพัฒนาระบบรางนั้น จะต้องใช้เงินจำนวนมหาศาล

- ปัญหาด้านหนี้สินรวมของการรถไฟฯ จำนวนสูงมาก ซึ่งเป็นผลจากการประกอบการของการรถไฟฯ ที่ขาดทุนสะสมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2556 มีรายได้รวม 13,733 ล้านบาทลดลงจาก ปี 2555 จำนวน 12,636 ล้านบาท โดยปรับลดลงจำนวน 1,099 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายกลับมีจำนวนเพิ่มขึ้น คือ ในปี 23,244 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ซึ่งมีจำนวน 22,093 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นจำนวน 1,151 ล้านบาท ทั้งนี้ เพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และการเดินรถขนส่ง ทำให้การรถไฟฯ ประสบผลขาดทุนและยังคงมีการขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง เฉพาะในปี 2556 มีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 12,954 ล้านบาท และมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 80,127 ล้านบาท ปัญหาภาวะหนี้สินที่มากมายดังกล่าวนี้ยังไม่สามารถหาทางแก้ไขได้
- การสื่อสารภายในและภายนอกองค์กรมีปัญหาค่อนข้างมาก ในแนวคิดในการดำเนินการแปรรูปร่างนั้น จะต้องเป็นเรื่องที่สำคัญของทุกคนในองค์กร แต่กลับเป็นเรื่องเฉพาะกลุ่มภายในองค์กรเท่านั้น โดยมองว่าพนักงานเป็นผู้ปฏิบัติไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทำให้การสื่อสารภายในองค์กรและภายนอกที่จะสร้างความเข้าใจที่ตรงกันจึงเกิดช่องว่างผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ ระดับสูง ขาดประสิทธิภาพในการวางกลยุทธ์ส่งผลต่อการจัดการการเปลี่ยนแปลง และการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น

5.2 ปัญหาทางนโยบาย

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่วนหนึ่งมาจากการกำหนดนโยบายที่พัฒนา และแก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด ส่งผลให้การพัฒนาคงหยุดชะงัก จากบทที่ 3 ผู้วิจัยได้นำเสนอนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และได้พบปัญหาที่เกิดขึ้น สรุปประเด็นได้ ดังนี้

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงปี พ.ศ.2504 – พ.ศ.2519 มีการมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางถนนมากเกินไป ส่งผลให้การขนส่งในระบบอื่นขาดงบพัฒนา ดังจะเห็นได้จากนโยบายขยายการก่อสร้างโครงข่ายระบบถนนเพื่อเชื่อมโยงทั่วประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว เพื่อให้การขนส่งทางถนนกลายเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ หลังจากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงปี พ.ศ.2520 – พ.ศ.2529 เริ่มมีการส่งเสริมการขนส่งทางรางที่มากขึ้น แต่ยังไม่มีความชัดเจน เป็นเพียงการศึกษาหาแนวทางการพัฒนาระบบรางเท่านั้น อีกทั้งการส่งเสริมไม่ได้มาจากความต้องการพัฒนาอย่างแท้จริง จากการที่น้ำมันดีเซลเพิ่มราคาสูงขึ้น ทำให้แนวนโยบายค่อนข้างกว้าง ไม่มีความชัดเจนของการพัฒนา เช่น นโยบายพิจารณาและทำการศึกษา การใช้รถไฟเพื่อลดการใช้้ำมันดีเซล เป็นต้น หลังจากปี พ.ศ.2530 จนถึง

ปัจจุบัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีแนวทางพัฒนาการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น แต่แนวนโยบายมีความเป็นนามธรรมและกว้างเกินไป ทำให้หน่วยงานที่รับหน้าที่เอานโยบายไปปฏิบัติ ไม่เกิดความชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาหยุดชะงัก ไม่เป็นไปตามแนวทางที่เหมาะสม แม้จะมีการนำระบบประเมินผลการดำเนินงานมาใช้แทนการกำกับดูแล เพื่อให้การรถไฟดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัวแล้วก็ตาม

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับปัจจุบันที่ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 จนถึงปี 2560 มีการกำหนดนโยบายที่กว้าง ไม่มีความชัดเจนยากแก่การปฏิบัติ และมุ่งเน้นเพียงการนำเอาระบบรางมาแก้ปัญหาจุดที่มีการจราจรทางถนนหนาแน่นเท่านั้น การขนส่งสินค้าทางรางจึงยังคงเป็นเพียงทางเลือกในการขนส่ง
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนหลักการพัฒนาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ฉบับปัจจุบันนั้นมีความชัดเจนของแนวทางการพัฒนามากที่สุด มีการระบุเส้นทางที่จะก่อสร้างโดยแผนพัฒนาฉบับนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนา และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนของประเทศได้ในภาพรวม เช่น การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งสามารถสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนการปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน ดัดตั้งรั้ว เครื่องกั้น ระบบอาณัติสัญญาณไฟสีและระบบโครงข่ายคมนาคมทั่วประเทศ แต่ในรายละเอียดแต่ละโครงการ ยังคงติดปัญหาด้านเงินทุน ที่ไม่มีความชัดเจน แม้จะมีความใกล้เคียงที่สุดในช่วงปี 2554 แต่ไม่ผ่านสภา ภาครัฐจึงควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างให้แต่ละโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง
- ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ ซึ่งปัจจุบันโครงข่ายรถไฟเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ใน 47 จังหวัดทั่วประเทศ ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ เช่น เส้นทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งสามารถเชื่อมไป สปป.ลาว ได้ เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงแหล่งผลิตสำคัญยังเป็นทางเดี่ยว ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย, มาบกะเบา-ชุมทางจิระ-ขอนแก่น เป็นต้น
- ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ โดยเฉพาะการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างไอซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งใช้ขนส่งทางถนนประมาณร้อยละ 80 ขณะที่ใช้ขนส่งทางรถไฟร้อยละ 20 ขณะที่รถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ได้เปิดการเดินทางแล้ว แต่ความถี่ในการเดินรถอยู่ที่ 30 ขบวนต่อวันเช่นเดิม เนื่องจากติดขัดปัญหาที่ทางเข้า

ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ไม่มียานรถไฟขนาดใหญ่ที่ให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลงรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ในบริเวณท่าเรือที่จะรองรับรถไฟหลายขบวนพร้อมกัน ประกอบกับหัวรถจักรที่ใช้งานอยู่ปัจจุบัน สามารถลากจูงแคร่รถไฟได้เพียง 30 แคร่ หรือ 60 TEUs ต่อเที่ยวเท่านั้น

- สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีดีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ)

5.3 ปัญหาทางกฎระเบียบ

กฎระเบียบและข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีทั้งหมด 3 กลุ่ม ได้แก่ กฎหมายควบคุม และกำกับรถไฟ กฎหมายบริหาร และจัดการรถไฟ และสุดท้ายคือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ เมื่อศึกษาถึงรายละเอียดกฎหมายแต่ละฉบับดังที่แสดงเอาไว้ในบทที่ 4 จะพบว่ามีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ สามารถแจกแจงรายละเอียดได้ ดังนี้

- กฎระเบียบที่ใช้มีอายุมากเกินไป ไม่ทันต่อยุคสมัยของบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้เป็นอุปสรรคในการดำเนินการที่ต้องประสานงานกับองค์กรต่าง ๆ ดังจะเห็นได้จากกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เช่น พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 เป็นต้น
- กฎหมายปัจจุบันมีจุดเน้นไปที่การกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ โดยรัฐมีภาระหน้าที่ต้องดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลัก ทำให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน
- การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ให้การรถไฟฯ ดำเนินกิจการด้านการขนส่งทางรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน รวมถึงความเจริญของกิจการรถไฟ แต่ทว่าการขนส่งทางรถไฟซึ่งเป็นกิจการด้านบริการสังคม โดยเฉพาะการให้บริการประชาชนผู้มีรายได้น้อยซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก และยังมีความจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยใช้บริการนั้น ได้ประสบปัญหาการขาดทุนมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517 และขาดการพัฒนาการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ที่ 1-5 ที่ผ่านมา รัฐบาลก็ไม่ได้ส่งเสริมการลงทุนสร้างรางคู่ทั่วประเทศ และไม่ขยายเส้นทางที่จำเป็นอย่างจริงจัง กระทั่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ รอบปีบัญชี ปี 2554 มีผลขาดทุนสะสม 68,645 ล้านบาท มีหนี้สินกว่า 82,200 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิจำนวน 11,306 ล้านบาท แม้จะมีที่ดินทั้งสิ้น 234,976.95 ไร่ ซึ่งถือว่าเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่ายังสะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการดำเนินกิจการอย่างชัดเจน ซึ่งสาเหตุโดยรวมของการมี

รายได้ที่ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายนี้ เป็นผลอันเนื่องมาจากหลาย ๆ ประการ เช่น การควบคุมการเก็บค่าโดยสาร โดยไม่ให้อัปราคาขึ้นราคาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 รัฐบาลไม่จ่ายค่าชดเชยให้ตรงเวลาตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 ทำให้การรถไฟฯ ต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ปีละประมาณ 1,800 ล้านบาท

- ขั้นตอนในการจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ ประกอบการดำเนินงาน ทั้งห้วงจักร ระบบอาณัติสัญญาณ ใช้ตามขั้นตอนราชการ ทำให้ไม่ทันต่อเหตุการณ์ และการขาดงบประมาณในการปรับปรุงรางที่มีอายุการใช้งานมานานรวมทั้งการขาดแคลนบุคลากรที่มีศักยภาพ เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ได้กำหนดให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดรับพนักงานใหม่ ยกเว้นตำแหน่งที่จำเป็นเกี่ยวกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณสมบัติพิเศษเท่านั้น แต่ต้องไม่เกิน 5 % ของพนักงานที่เกษียณอายุ

การรถไฟฯ เป็นองค์กรที่มีขนาดใหญ่มาก แม้จะได้รับจัดตั้งเป็นรัฐวิสาหกิจก็ตาม แต่ขั้นตอนการดำเนินการยังใช้แนวราชการซึ่งมีกฎระเบียบขั้นตอนมาก ทำให้การบริหารงานในองค์กรมีปัญหาตามมาค่อนข้างมาก ดังจะเห็นได้จาก ความพยายามในการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 7 พ.ศ. 2543 เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของการรถไฟฯ เพื่อให้สามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟหรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ หรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟได้ ทำให้การรถไฟฯ สามารถดำเนินงานในลักษณะการเข้าไปร่วมทุนกับเอกชนได้ โดยบริษัทลูกจะให้บริการเดินรถไฟในโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ ในกรณีที่การรถไฟฯ เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลมีนโยบายแปรรูปกิจการไปสู่ภาคเอกชน โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2553 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบใน “แผนการปรับโครงสร้างองค์กรการรถไฟแห่งประเทศไทย” ภายใต้ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ที่กำหนดให้ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ 5 ปี (พ.ศ. 2553-2557) และใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 176,808 ล้านบาท พร้อมกันนี้ให้แยกหน่วยธุรกิจออกเป็น 3 หน่วย คือ เดินรถ ซ่อมบำรุง บริหารทรัพย์สิน กับอีก 1 บริษัทลูก คือ บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด ซึ่งดูแลการจัดเดินรถแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ส่วนโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ จะยังคงอยู่ภายใต้ฝ่ายบริหาร คือ รฟท. เป็นต้น

- การดำเนินงานบางอย่างของการรถไฟฯ ถูกจำกัดโดยข้อของกฎหมาย เช่น โดยเฉพาะในเรื่องการกำหนดค่าโดยสารนั้น การรถไฟฯ ไม่สามารถที่จะดำเนินการปรับเพิ่มค่าโดยสารหรือค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่าง ๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าโดยสารรถไฟชั้น 3 นั้น การรถไฟฯ ต้องจัดเก็บในราคาต่ำกว่าต้นทุนตลอดมา เนื่องจากไม่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้มีการปรับเพิ่มค่าโดยสารตามภาวะเศรษฐกิจและต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ และจนถึงปัจจุบันการรถไฟฯ ก็ยังคงไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้มีการ

ปรับเพิ่มค่าโดยสารรถไฟชั้น 3 โดยยังคงให้ตรึงราคาไว้เท่าเดิม นอกจากนี้ ในกรณีของการยกเลิกเส้นทางเดิม⁶² ของเส้นทางที่ไม่คุ้มทุน ซึ่งการรถไฟฯ สามารถยกเลิกได้ตามข้อที่กฎหมายกำหนด แต่ในทางปฏิบัติแล้ว การรถไฟฯ ยังต้องจัดเดินขบวนรถไฟเข้าไปในเส้นทางในถิ่นทุรกันดารและเส้นทางที่ไม่คุ้มทุนอีกหลายเส้นทาง ซึ่งการรถไฟฯ ต้องให้การสนับสนุนและสนองต่อนโยบายของรัฐบาล ทั้งนี้ การจัดเดินรถไฟในลักษณะดังกล่าวเป็นการให้บริการเชิงสังคมตามนโยบายของรัฐบาล และรายได้จากการโดยสารรถไฟชั้น 3 ที่เก็บค่าโดยสารในราคาที่ถูกลงและต่ำกว่าต้นทุนซึ่งมีเป็นจำนวนมากนี้ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การรถไฟฯ ต้องแบกรับภาระการขาดทุนจากการดำเนินงาน และการส่งผลให้การรถไฟฯ มีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง

- ขาดมาตรการ หรือกฎระเบียบ ในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง นอกเหนือจากความจำเป็นในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ โดยการเพิ่มหัวรถจักร ล้อเลื่อน และแคร้ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้เต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบรางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน และที่สำคัญต้องมีการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

5.4 ปัญหาอื่นๆ

นอกจากปัญหาด้านนโยบาย และกฎระเบียบต่าง ๆ จะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยแล้ว ยังมีปัญหาอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่ออีกมากมาย สามารถสรุปเป็นประเด็นได้ดังนี้

- ขาดมาตรการ หรือกฎระเบียบ ในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง นอกเหนือจากความจำเป็นในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ โดยการเพิ่มหัวรถจักร

⁶² มาตรา 39 กำหนดว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะสามารถดำเนินงานดังกล่าวต่อไปนี้ได้

(1) สร้างทางรถไฟสายใหม่

(2) เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างแล้ว หรือเลิกกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว

:

ล้อเลื่อน และแคร่ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้เต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบรางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน และที่สำคัญต้องมีการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอเพื่อให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

- ภาพลักษณ์ในการบริหารและการดำเนินการของรฟท. ค่อนข้างลบอย่างมาก ทั้งนี้เพราะในเชิงการให้บริการของผู้โดยสาร ยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ สภาพของขบวนรถไฟและรางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย สภาพขบวนรถไฟเก่า สภาพทางที่ทรุดโทรม ขบวนรถไฟและไม้หมอนอยู่ในสภาพเก่า พนักงานประมาทเลินเล่อ ฯลฯ ทำให้สถิติการเกิดเหตุรถไฟตกรางเกิดเหตุบ่อยครั้ง ความล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลาของรถไฟไทย สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวอย่งที่แสดงให้เห็นภาพของการให้บริการของรถไฟได้เป็นอย่างดี

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะการพัฒนาและแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จากการศึกษาปัญหาทั้งระบบของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย ทำให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาแต่ละด้านที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ทั้งด้านนโยบาย ด้านกฎหมาย และปัญหาอื่น ๆ เชิงลึก การเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย โดยแจกแจงรายละเอียด ดังนี้

6.1 แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านนโยบาย

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่วนหนึ่งมาจากการกำหนดนโยบายที่พัฒนา และแก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด ส่งผลให้การพัฒนาลดลง การเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา และการพัฒนา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

6.1.1 แผนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับรถไฟ

1) นโยบายที่กำหนดตามแผนพัฒนารถไฟที่มีอยู่แล้ว ควรทำให้เป็นนโยบายเร่งด่วนเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องและสำเร็จตามแผน เช่น ภาครัฐผลักดันนโยบายโครงการจัดสร้างโครงข่ายรถไฟที่ได้ดำเนินการอยู่เดิมทั้ง 2 โครงการ ให้เกิดขึ้นจริง ได้แก่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม

2) กำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นแผนพัฒนาระดับชาติ เพื่อไม่ให้อิงกับนโยบายคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีผลทำให้นโยบายที่มีต่อการบริหารจัดการรถไฟมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

3) กำหนดแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริง การกำหนดแผนแต่ละโครงการควรระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และควรให้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามแผน เพื่อเป็นแรงผลักดันให้เกิดการปฏิบัติตามกรอบนโยบาย และความรับผิดชอบหากโครงการผิดพลาดหรือไม่สามารถปฏิบัติตามแผน

4) ภาครัฐควรมีความชัดเจนในการจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างแต่ละโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง เช่น โครงการจัดสร้างโครงข่ายรถไฟรางคู่ทั่วประเทศ ที่ยังไม่มี ความชัดเจนด้านแหล่งเงินทุน ส่งผลให้การก่อสร้างหยุดชะงัก นอกจากนี้หากทิ้งช่วงระยะเวลานาน แผนการศึกษาที่จัดทำล่วงหน้าไปก่อนจะไม่สามารถใช้งานได้ดีตามบริบทของสังคมและพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

5) ควรกำหนดแผนจัดหาอุปกรณ์รถไฟ ลงทุนด้านอุปกรณ์เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ขนส่งในปัจจุบัน และรองรับอนาคตที่จะเกิดขึ้น

6) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายแก้ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ

7) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีทีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งสร้างมาตรการจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

8) การพัฒนา ICD ลาดกระบัง ภาครัฐเร่งหาข้อสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ ให้เกิดความชัดเจนโดยเร็ว ไม่ให้เกิดช่องว่างในการบริหาร ที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรางจาก กรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือแหลมฉบังทั้งระบบ อีกทั้งยังควรเข้าไปแก้ปัญหาการออกแบบการจราจรภายใน ICD ลาดกระบังให้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความแออัดในช่วงเร่งด่วน และสภาพผิวทางขรุขระดังเช่นปัจจุบัน นอกจากนี้ ควรปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและลานพักตู้สินค้า ให้สามารถจัดการตู้สินค้าจากปัจจุบัน จัดได้เพียง 3 ชั้น ให้สามารถจัดวางได้เป็น 5-6 ชั้น เช่นเดิม

9) ภาครัฐให้การสนับสนุนงบประมาณการจัดซื้อหัวรถจักรทั้ง U20 ทั้งหมด 6 เส้นทางตามแผน และแครให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าโดยเร็ว จากปัจจุบันรถจักรเก่าใช้พ่วงได้เฉลี่ยเพียง 30 บทต. และรถจักรใหม่ U20 ใช้ได้เฉลี่ยเพียง 34-45 บทต. ทำให้ปัจจุบันสามารถขนส่งได้เพียงประมาณวันละ 28 เทียวนสินค้า และยังมีปริมาณการใช้การขนส่งทางถนนเช่นเดิม นอกจากนี้ผลจากการขาดแคลนและขาดประสิทธิภาพของหัวรถจักรและแครยังส่งผลต่อความตรงต่อเวลา ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไม่เกิดแรงจูงใจ ไม่เห็นความแตกต่างถึงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ดีกว่า จึงไม่หันมาเลือกใช้บริการ

6.1.2 แผนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นที่มีผลโดยตรงต่อรถไฟ

1) ภาครัฐเร่งให้เกิด 4 โครงการตามแผนโดยเร็ว ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเทียบเรือ A โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 และโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ เพื่อแก้ปัญหา และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2) ท่าเรือแหลมฉบังควรมีการเร่งแก้ปัญหาการใช้งานเครื่องสแกนวัตถุต้องสงสัยของสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟก่อนนำสินค้าส่งออกต่างประเทศ โดยการเร่งทำความเข้าใจให้ความรู้กับผู้เกี่ยวข้อง ให้เครื่องสแกนสามารถใช้งานได้จริง

6.2 แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านกฎระเบียบ

ปัจจุบันประเทศไทยใช้กฎระเบียบและข้อปฏิบัติทางการรถไฟแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กฎหมายควบคุม และกำกับรถไฟ กฎหมายบริหาร และจัดการรถไฟ และสุดท้ายคือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่

ขนส่งทางรถไฟ สภาพปัญหาและอุปสรรคจากกฎระเบียบที่ส่งผลต่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย มีข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขแต่ละประเด็น ดังนี้

1) ภาครัฐควรปรับปรุงตัวบทกฎหมายให้มีความทันสมัย สามารถใช้ได้กับบริบทของสังคมยุคปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากกฎระเบียบที่ใช้แต่ละฉบับในปัจจุบันมีอายุมากเกินไป เช่น พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 เป็นต้น

2) รัฐควรปรับกฎหมายการกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรสามารถอยู่ได้ด้วย ดังจะเห็นได้จากนโยบายเดิมที่ส่งผลให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน

3) รัฐควรปรับกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคา โดยให้การรถไฟฯ สามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันการดำเนินงานบางอย่างถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมายที่ไม่เป็นอิสระ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่าง ๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีเหตุการณ์จัดเก็บราคาที่สูงกว่าต้นทุนตลอดมา

6.3 แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาปัญหาในการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย นอกจากปัญหาจากนโยบายและกฎระเบียบแล้ว ยังมีปัญหาอีกหลายประการที่ส่งผลต่อพัฒนาการที่ล่าช้าของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งได้นำเสนอวิธีการแก้ไขและพัฒนารายประเด็น ดังนี้

1) รัฐควรเพิ่มมาตรการ และกฎระเบียบ ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น เช่น การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้มีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ การเพิ่มหัวรถจักร ล้อเลื่อน และแคร่ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบรางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวก รวดเร็ว และลดต้นทุน

2) การปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอเพื่อให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

3) รัฐควรพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีโครงสร้างองค์กร และการบริหารองค์กรให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน รวมถึงกระบวนการทำงานที่รวดเร็ว นอกจากนี้ควรปรับภาพลักษณ์ในการทำงาน บริการให้ทันสมัยมากขึ้น

4) ควรแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เรื่องจำนวนบุคลากรในองค์กร โดยกำหนดอัตรากำลังและคุณสมบัติเฉพาะของบุคคลที่จำเป็นในกิจการรถไฟด้านต่าง ๆ ให้มีความเพียงพอ

5) การรถไฟฯ ควรสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้องค์กรมีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ในการดำเนินกิจการ และบุคลากร รวมไปถึงการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เมื่อภาคีลักษณะขององค์กรดี ส่งผลต่อความเชื่อ ความไว้วางใจ ในการเลือกใช้บริการการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น ทั้งนี้ภาครัฐควรเข้ามาช่วยทำการประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยกระตุ้นให้ภาคเอกชนทราบถึงความเปลี่ยนแปลงได้เร็วยิ่งขึ้น

6.4 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป

การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะส่งเสริมให้มีการใช้มากขึ้น จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม ในประเด็นดังนี้

1) การศึกษาเพื่อเร่งหามาตรการส่งเสริม/สนับสนุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่งสินค้าทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการผลักดันการใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

2) การศึกษาเพื่อการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อให้การดำเนินงานของการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพ

3) การศึกษาความสำเร็จของประเทศที่ใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อเป็นต้นแบบ (Benchmarking) ในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยต่อไป

บรรณานุกรม

- ไกรฤกษ์ นานา. ค้นพบใหม่ “ตัวการ” ที่ทำให้ไทยเสียดินแดนในสมัยรัชกาลที่ 5. ศิลปวัฒนธรรม 32 (9 กรกฎาคม พ.ศ. 2554), หน้า 137-157
- คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ, สำนักงาน. (State Enterprise review) รายงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปี 2556 (1 ตุลาคม 2555-30 กันยายน 2556)
- จรรยา ตติรัตน์. การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์บรรทุก กรณีศึกษา กลุ่มสินค้าปริมาณมาก (Bulk Cargo) วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.
- จิรพร สวาทพันธ์. บทบาทกรมรถไฟหลวงในด้านความมั่นคงของรัฐสยาม. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตร์มหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.
- ธนิช ทรัพย์รุ่งโรจน์. การศึกษาเปรียบเทียบระบบโลจิสติกส์การค้าไทย-ลาว ระหว่างผ่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 1 และผ่านเส้นทางหนองคาย-ท่านาแล้ง. วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนัก. กระทรวงคมนาคม. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565.
- ประกาศพระราชกฤษฎีกาในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายตะวันออก ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 36 ตอน ก วันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2462
- ประกาศสร้างรถไฟสยาม แต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา ราชกิจจานุเบกษา กรุงเทพมหานครใน พระบรมมหาราชวัง เล่ม 7 แผ่นที่ 51 วันที่ 22 มีนาคม รัตนโกสินทร์ ศก²³ 109 หน้า 456-461
- ปวีณา โสมวงศ์. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนากิจการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย: ศึกษาประเด็น การเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันในการให้บริการ. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.
- พดิศร วุฒาพาณิชย์. ประเด็นการปรับโครงสร้างเพื่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ: ศึกษาเฉพาะกรณีการรถไฟ แห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.
- พิพัฒน์ ธรรมสิทธิ์. ปัญหาโครงสร้างการบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตร์ มหาบัณฑิต (คณะรัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2545.
- ภคิน คัมภีรานนท์. การส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุมและแยกกล่อง ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง. วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- รถไฟแห่งประเทศไทย, การ. การคำนวณอัตราค่าระวางสินค้าเหมาคัน. 2556

รายงานการสร้างทางรถไฟ สายตะวันออกกับตอนต่อปากน้ำโพถึงพิษณุโลก ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 24 ตอน 44 วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2450 หน้า 1184

วสุ ชัยสุข. การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกและรถไฟในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2547

ศุภิมา นกมล วงศ์สุภาพ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่อง เมืองหาดใหญ่ คนจีนกับการสร้างเมืองการค้าในภาคใต้. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2547

สุวิทย์ ธีรศาสตร์. ทางรถไฟสายอีสาน ในสมัยรัชกาลที่ 5-7 ศิลปวัฒนธรรม 28 (1 มีนาคม 2550)

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

คมนาคม, กระทรวง. การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระบบรางภายในประเทศ. [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.mot.go.th/statmot_railway.html [25 กรกฎาคม 2558]

คมนาคม, กระทรวง. การศึกษาวิเคราะห์สถานภาพโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และการวิเคราะห์โครงข่ายเส้นทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/RegisterWeb/Link/idc/files/chapter3.pdf> [25 สิงหาคม 2558]

คมนาคม, กระทรวง. ข้อมูลแผน. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.mot.go.th/statmot.html?id=21> [18 สิงหาคม 2558]

คมนาคม, กระทรวง. ตู้สินค้าผ่านเข้า/ออกสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง. [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.mot.go.th/statmot_ICD.html [25 กรกฎาคม 2558]

คมนาคม, กระทรวง. ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟแยกตามประเภทสินค้า. [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.mot.go.th/statmot_railwaytransport.html [25 กรกฎาคม 2558]

จดหมายเหตุ เรื่อง เปิดรถไฟสายตะวันออกและสายเหนือ และเสด็จพระราชดำเนินประพาสเมืองฉะเชิงเทรา. โรงพิมพ์พระจันทร์, 2476. (พิมพ์ในการบำเพ็ญกุศลหน้าพระศพ พระเจ้าพี่นางเธอ พระองค์เจ้าอรประพันธ์ราไพ ครบ 100 วัน วันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2476) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.finearts.go.th/node/4654> [14 กันยายน 2555]

จากอดีต...ถึงปัจจุบันรอยทางจาก “กรมรถไฟ” สู่... “แอร์พอร์ต เรล ลิงค์” [สายตรง] แหล่งที่มา: http://airportrailink.railway.co.th/th/10_footer/01_timeline.html [10 มีนาคม 2555]

ธนิต โสรรัตน์. ระบบรถไฟกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.logisticsdigest.com/component/content/article/39-september-2006/65-ระบบรถไฟกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์.html> [1 สิงหาคม 2558]

- Bangkok Shipowners and Agents Association. รับขนส่งสินค้าหลังเปิด AEC. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.thaibsaa.com/news/shipping-news/466--aec-2558-icd-.html> [14 August 2015]
- ประชาชาติธุรกิจ. ชะลอทางคู่เด่นชัย-เชียงใหม่ เพิ่มรถไฟเชื่อมเชียงราย. [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1428482734 [15 กรกฎาคม 2558]
- ประชาสัมพันธ์จังหวัดมุกดาหาร, สำนักงาน. การรถไฟแห่งประเทศไทยประชุมใหญ่โครงการรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม. [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://thainews.prd.go.th/website_th/news/news_detail/TNECO5709090010025 [13 สิงหาคม 2558]
- ปลัดกระทรวงคมนาคม, สำนักงาน. รูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/indexURL/> [25 กรกฎาคม 2558]
- ผู้จัดการสายตรง. เปลี่ยนแผนสร้างรถไฟเด่นชัย-เชียงราย ลดขนาดราง-หวังเดินหน้าได้ทันที. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9570000120188> [27 สิงหาคม 2558]
- Rotfaithai.com. ตำนานรถไฟไทย [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://portal.rotfaithai.com/modules/Php?name=Content&pa=showpage&pid=17> [16 สิงหาคม 2555]
- รถไฟแห่งประเทศไทย**, การ. ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.railway.co.th> [12 สิงหาคม 2558]
- รถไฟแห่งประเทศไทย, การ. แผนที่เส้นทางรถไฟ-สายตะวันออก [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.railway.co.th/home/srt/knowledge/route.asp> [3 สิงหาคม 2555].
- รถไฟแห่งประเทศไทย, การ. แผนที่เส้นทางรถไฟ-สายตะวันออกเชียงใหม่ [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.railway.co.th/home/srt/knowledge/route.asp> [3 สิงหาคม 2555].
- รถไฟแห่งประเทศไทย, การ. แผนที่เส้นทางรถไฟ-สายใต้ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.railway.co.th/home/srt/knowledge/route.asp> [3 สิงหาคม 2555].
- รถไฟแห่งประเทศไทย, การ. แผนที่เส้นทางรถไฟ-สายเหนือ [สายตรง]. แหล่งที่มา : <http://www.railway.co.th/home/srt/knowledge/route.asp> [3 สิงหาคม 2555].
- รัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย: ปัญหาด้านรายได้ แนวนโยบายของรัฐ และแนวทางปฏิรูป [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.pub-law.net/Publaw/view.aspx?id=1783> [10 สิงหาคม 2558]
- โลจิสติกส์, สำนัก. กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. เปิดใช้ทางรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://logistics.dpim.go.th/> [19 กันยายน 2555]

- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. รายชื่อสถานีรถไฟ สายตะวันออกเฉียงเหนือ [สายตรง]. แหล่งที่มา : http://th.wikipedia.org/wiki/รายชื่อสถานีรถไฟ_สายตะวันออกเฉียงเหนือ [10 สิงหาคม 2555].
- ศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบ้ง, สำนักงาน. สำนักงานตรวจสินค้าลาดกระบ้ง. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.ladkrabangcustoms.com/data/history.pdf> [23 สิงหาคม 2558]
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://tdri.or.th/wp-content/uploads/2013/10/wb96.pdf> [20 กรกฎาคม 2558]
- สยามธุรกิจ. สภาพการขนส่งของประเทศ. [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.siamturakij.com/home/news/display_news.php?news_id=413351207 [18 กรกฎาคม 2558]
- Siam Intelligence. เปิดบทเรียนรถไฟความเร็วสูงชนผักจากต่างประเทศ. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.siamintelligence.com/hispeed-train-logistics> [27 October 2015]
- สรรพากร, กรม. อุโมงค์รถไฟถ้ำขุนตาน [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.rd.go.th/lamphun/61.0.html> [16 สิงหาคม 2555]
- สรุปผลการประชุม คณะอนุกรรมการสถานการณ์ ในคณะกรรมการกิจการองค์กรตามรัฐธรรมนูญ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และกองทุนสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 6 วันพุธที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 [สายตรง] แหล่งที่มา: www.parliament.go.th [25 กรกฎาคม 2558]
- สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน. การรถไฟไทย. [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.railway.co.th> [10 สิงหาคม 2558]
- อีสานสายตรง. แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.esanlike.com/forum/esan-news/00138.html> [25 กรกฎาคม 2558]

ภาคผนวก 1

สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ตารางสรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|---|---|--|
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 – 2509)</p> | <p>ทางรถไฟที่เปิดเดินรถแล้ว 3,000 กิโลเมตรเศษ จุดหมายคือ จะก่อสร้างย่านสถานีบางซื่อให้แล้วเสร็จ และการสร้างทางใหม่สายแก่งคอย - บัวใหญ่ ยาว 272 กิโลเมตร ในด้านบำรุงรักษาจะเปลี่ยนรางสายใต้ และสะพานหลายแห่งที่ยังค้างอยู่ให้แล้วเสร็จ เพื่อให้รับน้ำหนักของขบวนลากจูงได้มากขึ้น กับเพิ่มอุปกรณ์ของรถไฟให้ทันกับความต้องการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่ง ทั้งนี้โดยจะกู้เงินจากต่างประเทศสำหรับซื้อเครื่องอุปกรณ์ ต่าง ๆ การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างย่านขนถ่ายสินค้าพหลโยธินให้เสร็จ เพิ่มรถตู้และรถจักรตามความขยายตัวของความต้องการการขนส่งทางรถไฟ ปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าให้เหมาะสมยิ่งขึ้น</p> <p>แนวทางดำเนินงานเกี่ยวกับพัฒนาการด้านคมนาคม</p> <p>ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 4 ต่อปี และเพื่อให้รถไฟสามารถขยายบริการขนส่งตามความต้องการ แก้ไขอุปสรรคเกี่ยวกับการเดินรถในปัจจุบันบางประการ เช่น ขยายสะพานให้สามารถรับน้ำหนักได้เพิ่มขึ้น ส่วนการสร้างทางรถไฟสายใหม่นั้น จะได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ต่อไป เมื่อการก่อสร้างทางสายนี้แล้วเสร็จ ก็มีทางระบายสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาสู่ตลาดเพิ่มขึ้น การขยายบริการรถไฟในระยะเจ็ดปีข้างหน้า จะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 1,509.6 ล้านบาท โดยเหตุนี้ จำต้องใช้รายได้ของการรถไฟเองลงทุนในกิจการบางส่วนด้วย ในกรณีนี้หากการรถไฟฯ งบประมาณดำเนินการแล้ว จำต้องกู้ยืมเงินจากต่างประเทศมาลงทุนในการขยายบริการรถไฟ ส่วนปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางขนส่งสินค้าเพื่อให้มีรายได้เพิ่มขึ้นบ้างตามสมควรใน พ.ศ. 2504 ก็จะช่วยให้อาจลงทุนขยายกิจการให้มีบริการเพิ่มขึ้นได้ใกล้เคียงกับความต้องการที่คาดคะเนไว้</p> <p>งานพัฒนากิจการรถไฟตามแผนพัฒนาฯ 3 ปีหลังนี้ ภายในปี 2509 จะสร้างทางสายแก่งคอย-บัวใหญ่ให้แล้วเสร็จ ซึ่งจะเพิ่มทางรถไฟทั่วประเทศเป็นระยะทาง 3,760 กม. ซึ่รถสินค้าเพิ่มอีก</p> | <p>ในปี 2504 ทางรถไฟมีความยาว 3,584 กิโลเมตร และเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2509 มีความยาวประมาณ 3,688 กิโลเมตร ส่วนที่เพิ่มมาจากการก่อสร้างทางรถไฟสายสำคัญสองสาย คือ สายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรีและสายแก่งคอย -บัวใหญ่ สำหรับทางสายหลังนี้จะต้องมีการก่อสร้างต่อไปจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2510 ในส่วนที่เกี่ยวกับอุปกรณ์ขนส่งสินค้านั้นปรากฏว่าใน พ.ศ. 2509 การรถไฟมีรถส่งสินค้าประมาณ 8,200 หลัง ในจำนวนนี้ประมาณ 1,650 หลังเป็นรถที่จัดหามาในระยะแผนพัฒนาฉบับแรก กับหัวรถจักรดีเซลประมาณ 165 คันหรือประมาณร้อยละ 60 ของความต้องการรถประเภทนี้ นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟสายเหนือและบางส่วนของสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ได้รับการปรับปรุงให้เป็นราง 80 ปอนด์อีกด้วย ในระยะแรกของแผนพัฒนาดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น เช่น การเปลี่ยนสะพาน การเปลี่ยนราง การซื้อรถสินค้าเพื่อใช้แทนของเดิมซึ่งหมดอายุใช้งานและการขยายย่านสถานี เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการก่อสร้างทางสายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรีขึ้นใหม่อีกสายหนึ่ง และเปิดให้บริการในปี 2506 ได้ก่อสร้างย่านสินค้าพหลโยธินเสร็จแล้วเป็นส่วนใหญ่ ส่วนการก่อสร้างทางสายแก่งคอย - บัวใหญ่ จะสร้างเสร็จในระยะที่สองของ</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|----------------------------------|---|---|
| | <p>1,004 หลัง รวมกับที่มีอยู่แล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 8,185 หลัง ซื้อมอเตอร์ดีเซล 10 ชุด รวมเป็นทั้งหมด 20 ชุด ผลิตรถยนต์คอนกรีต จำนวน 317,300 ท่อน เพื่อใช้แทนหมอนไม้เปลี่ยนสะพานให้เป็นสะพานเหล็กหรือคอนกรีตรวม 183 แห่ง และก่อสร้างย่านสินค้า พหลโยธินให้แล้วเสร็จ ทั้งนี้คาดว่าจำนวนผู้โดยสารต่อกิโลเมตรจะเพิ่มในอัตราร้อยละ 3 ต่อปี และจำนวนสินค้าบรรทุกต้น-กิโลเมตร จะเพิ่มในอัตราร้อยละ 4 ต่อปี</p> <p>โครงการพัฒนาการรถไฟ เป็นการดำเนินงานตามโครงการ 6 ปี (พ.ศ.2504-2509) โดยใช้เงินรายได้และเงินสำรองของการรถไฟฯ เงินกู้และเงินสมทบจากงบประมาณแผ่นดิน แบ่งออกได้เป็นประเภทใหญ่ 3 ประเภท คือ</p> <p>ก. การปรับปรุงบริการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น การเปลี่ยนรถจักรไอน้ำเป็นรถจักรดีเซล การซื้อรถสินค้าเพื่อใช้แทนรถเก่าที่หมดอายุใช้งานและเพิ่มจำนวนรถสินค้าให้เพียงพอแก่ความต้องการ การเปลี่ยนแปลงรางจาก 50 ปอนด์เป็น 70 ปอนด์ การเปลี่ยนสะพานให้รับน้ำหนักเพลาได้ 15 ตัน การซื้อรถโดยสารเพิ่มเติม การซื้อแทนของเก่าที่หมดอายุใช้งาน การเปลี่ยนหมอนรองรางเป็นหมอนคอนกรีต การขยายและปรับปรุงย่านสับเปลี่ยนต่าง ๆ การปรับปรุงเครื่องสัญญาณการโทรคมนาคม ศูนย์ฝึกการรถไฟและอื่น ๆ นอกจากนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร จะจัดการเดินรถดีเซลรางแทนรถธรรมดาในรัศมี 200 กิโลเมตรจากพระนคร รถชนิดนี้มีความเร็วกว่ารถโดยสารธรรมดา และการนำรถโดยสารปรับอากาศมาใช้</p> <p>ข. งานก่อสร้างอื่น ๆ เพื่อขยายเส้นทางรถไฟสายใหม่ที่มีคุณภาพสูงทางเศรษฐกิจ และการดำเนินงานเพื่อบรรเทาความคับคั่งของการจราจรในเขตนครหลวง เช่น การก่อสร้างทางหนองปลาตุก - สุพรรณบุรี การสร้างทางสายแก่งคอย - บัวใหญ่ และการก่อสร้างย่านสินค้าพหลโยธิน</p> | <p>แผนพัฒนานี้ งานก่อสร้างต่าง ๆ ของการรถไฟฯ เท่าที่ได้ดำเนินการมาแล้วนั้น ล่าช้ากว่ากำหนดเป็นส่วนมาก ทำให้เงินงบประมาณแผ่นดินเป็นจำนวนมากที่จัดสรรไว้เพื่อการลงทุนมิได้ใช้เป็นประโยชน์เต็มที่ตามโครงการ เนื่องจากการวางแผนงาน และการดำเนินงานไม่รัดกุมพอ ซึ่งเป็นผลเสียแก่การพัฒนาโครงการของการรถไฟฯ เอง และการพัฒนาเศรษฐกิจส่วนรวม นอกจากนี้ การคำนวณงบประมาณค่าใช้จ่ายก็ไม่รัดกุมพอ ทำให้เกิดความยุ่งยากในการจัดสรรงบประมาณการรถไฟฯ กำลังแก้ไขอุปสรรคเหล่านี้ด้วยการปรับปรุงการบริหาร และการดำเนินงานให้มีสมรรถภาพยิ่งขึ้น</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|---|--|---|
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510 – 2514)</p> | <p>การขนส่งทางรถไฟจะเน้นไปในการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีสมรรถภาพสูงขึ้นมากกว่าการขยายเส้นทางสายใหม่ เว้นแต่การสร้างและการขยายเส้นทางนั้นจะดำเนินไปเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านอื่น ๆ หรือเพื่อสนองความต้องการทางด้านความมั่นคงของประเทศ</p> <p>เป้าหมาย</p> <p>การรถไฟฯ จะจัดการโดยสารและรถสินค้ามาเปลี่ยนรถเก่าที่หมดอายุใช้งาน และเพิ่มรถใหม่ให้เพียงพอแก่ความต้องการ ประมาณว่าจะสามารถเพิ่มรถสินค้าขึ้นจำนวน 8,396 คันรถโดยสารจำนวน 857 คัน รถดีเซลรางจะเพิ่มขึ้น 48 คัน ซึ่งจะพอเพียงกับปริมาณงานในขณะนั้น ทั้งนี้จะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 3.4 พันล้านผู้โดยสาร-กิโลเมตร และบรรทุกสินค้าได้ 1.7 พันล้านตัน-กิโลเมตร</p> <p>โครงการ</p> <p>1) โครงการปรับปรุงและขยายงานบนทางที่เปิดเดินรถแล้ว มีวัตถุประสงค์ในการที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟให้สูงขึ้นและเพียงพอแก่ความต้องการ โครงการนี้ได้เริ่มขึ้นมาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับแรก สำหรับการดำเนินงานระหว่างปี 2510-2514 ส่วนหนึ่งจะเป็นการดำเนินงานตามแผนพัฒนากิจการรถไฟ พ.ศ. 2504-2509 ให้แล้วเสร็จ นอกจากนี้จะมีการดำเนินงานที่สำคัญ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดหารถดีเซล 78 คัน - จัดหารถดีเซลและรถดีเซลสับเปลี่ยน 43 คัน - จัดหารถโดยสาร 25 คัน และสร้างรถโดยสาร 180 คัน - จัดหาขบวนรถเป็นชุด 1 ชุด - จัดหาและสร้างรถสินค้า 435 คันและแม่แคร่รถ 8 ล้อ 196 คัน - เปลี่ยนสะพานให้รับน้ำหนักได้ 15 ตัน รวม 388 ช่วง | <p>การจัดการรถจักรดีเซล 84 คัน และเครื่องอะไหล่ จัดหารถดีเซลราง 32 ชุด จัดหาและสร้างรถโดยสาร 205 คัน เปลี่ยนสะพานเป็นชนิดรับน้ำหนักมาตรฐาน 15 ตัน เปลี่ยนรางและเชื่อมรางในทางสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ขยายย่านสถานีปรับปรุงพื้นที่ทาง ผลิตรถมอคอนกรีต ปรับปรุงรถไฟสายแม่กลอง และสำรวจทางสายใหม่ ผลการดำเนินงานส่วนใหญ่สามารถดำเนินไปได้ตามเป้าหมาย</p> <p>งานสำคัญที่ประสบความสำเร็จได้แก่ งานจัดการรถจักรดีเซลซึ่งในระยะเวลาสิ้นสุดของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 ได้รับรถจักรดีเซลมาใช้งานเพียง 30 คันเท่านั้น</p> <p>งานอื่นๆ ประสบความสำเร็จได้แก่ การจัดการโดยสาร การเปลี่ยนสะพาน การขยายย่านสถานี การผลิตรถมอคอนกรีต การเปลี่ยนราง สาเหตุสำคัญของความสำเร็จเนื่องจากต้องใช้เวลาดำเนินการขั้นเตรียมการและพิจารณาการจัดซื้อเตรียมการ และพิจารณาการจัดซื้อจากต่างประเทศเป็นเวลานาน นอกจากนี้ ยังขาดการวางแผนงานที่ดีในส่วนที่เกี่ยวกับงานก่อสร้างซึ่งการรถไฟดำเนินการเอง</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|--|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - ผลิตหมอนคอนกรีต 192,000 ท่อน - เปลี่ยนรางเป็นขนาด 70 ปอนด์ และ 80 ปอนด์ พร้อมกับเชื่อมรางและเปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยวรางในทางตอนภูเขา - ขยายย่านขนาดใหญ่และขนาดกลาง รวม 8 แห่ง - ปรับปรุงทางสายแม่กลองให้มีสภาพดีและปลอดภัยยิ่งขึ้น <p>2. โครงการประเภทสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่ ได้แก่ การดำเนินงานก่อสร้างทางสายแก่งคอย-บัวใหญ่ ต่อเนื่องจากที่ได้ดำเนินไปแล้วในปี 2509 จนแล้วเสร็จ นอกจากนี้ จะมีการสำรวจทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงแสน สายคลองบางพระ-แหลมฉบัง-สัตหีบ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการสำรวจและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งที่สองทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก และทำการก่อสร้างทางเชื่อมสายบางซื่อ-คลองตัน เพื่อให้การขนส่งสินค้าเข้าออกจากท่าเรือโดยทางรถไฟสามารถดำเนินไปได้โดยสะดวกขึ้น</p> | |
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515 – 2519)</p> | <p>มุ่งในทางเสริมสร้างระบบการขนส่งและการคมนาคมให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องและอำนวยความสะดวกแก่การพัฒนาเศรษฐกิจสาขาอื่น ๆ การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ยังคงจะเน้นหนักไปในการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเพียงพอแก่ความต้องการ นอกจากนี้ จะส่งเสริมให้การรถไฟฯ ปรับปรุงบริการให้สามารถอำนวยความสะดวกขนส่งขานเมืองให้มากขึ้น ส่วนการสร้างทางรถไฟสายใหม่นั้นยังคงจะดำเนินการในเฉพาะเส้นทางที่มีผลได้ทางเศรษฐกิจสูง หรือเป็นเส้นทางที่ก่อสร้างขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลเท่านั้น</p> <p>โครงการที่จะก่อสร้างทางรถไฟไปถึงเชียงราย-เชียงแสน ควรจะได้ศึกษาในทางเทคนิค และประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้รอบคอบเสียก่อน เพื่อพิจารณาถึงความจำเป็น</p> <p>โครงการที่สำคัญ ได้แก่ การปรับปรุงและขยายงานบนทางที่เปิดเดินรถแล้ว โครงการนี้ได้เริ่มมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับแรก คือ การที่จะปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้วให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและ</p> | <p>ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับนี้ เกิดภาวะเงินเฟ้อและเศรษฐกิจชะงักงันขึ้นทั่วโลก ทำให้ราคาวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ มีราคาสูงจนผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถจะดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้ ได้ละทิ้งงานไปมาก จนทำให้รัฐบาลต้องปรับปรุงราคาค่ารับเหมาโครงการก่อสร้างต่าง ๆ เสียใหม่ โดยเฉพาะในสาขาคมนาคมและขนส่ง นอกจากนี้โครงการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างส่วนใหญ่มักจะมีงบดำเนินงานล่าช้า เพราะเมื่อส่วนราชการที่ได้รับอนุมัติเงินงบประมาณแล้ว จำเป็นต้องใช้เวลาเตรียมการซึ่งในบางกรณีต้องเสียเวลานาน 4 - 5 เดือน</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|----------------------------------|---|-----------------------|
| | <p>เพียงพอกับความต้องการ สำหรับการดำเนินงานส่วนหนึ่งจะเป็นการดำเนินงานตามแผนพัฒนา กิจการรถไฟ พ.ศ. 2510-2514 นอกนั้นจะเป็นการส่งเสริมให้มีการปรับปรุงบริการขนส่งชาน เมืองให้มากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพความเร็วขบวนรถและจัดหา หัวรถจักร รถตู้สินค้า และรถ โดยสารเพิ่มขึ้น เพื่อปรับปรุงให้มีการบริการขนส่งที่พอเพียงและสะดวกรวดเร็วในอัตราค่าขนส่ง ที่สมควร มีการดำเนินงานที่สำคัญ ๆ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดหารถจักรดีเซล 154 คัน - จัดสร้างรถโดยสาร 210 คัน - จัดสร้างรถสินค้า 721 คัน - ขยายย่านสถานีขนาดใหญ่และขนาดกลาง - เปลี่ยนสะพานให้เป็นชนิดรับน้ำหนักมาตรฐานได้ 15 ตัน จำนวน 103 แห่ง - ผลิตและจัดหาหมอนรองรางจำนวน 150,000 ท่อน - เปลี่ยนราง 50 ปอนด์เป็น 60 ปอนด์ ในทางสายตะวันออกระยะทาง 100 กิโลเมตร และ เปลี่ยนราง 60 ปอนด์ เป็น 80 ปอนด์ ในทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทาง 312 กิโลเมตร - เชื่อมราง 70 ปอนด์ ในทางสายใต้ ระยะทาง 200 กิโลเมตร - ปรับปรุงการเดินรถไฟสายแม่กลองให้รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น <p>จะมีการสำรวจแนวทางที่จะก่อสร้างทางรถไฟจากคลองสิบเก้าถึงบ้านภาชี ระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร สำรวจแนวทางสายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทางประมาณ 375 กิโลเมตร และสำรวจเส้นทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่ เพื่อแก้ไขเปลี่ยนแนวทาง ระยะทาง ประมาณ 215 กิโลเมตร และจะมีการสำรวจเศรษฐกิจทางรถไฟ สายฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง สัตหีบ-และสายคลองสิบเก้า-บ้านภาชี ด้วย</p> | |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|---|---|---|
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 – 2524)</p> | <p>การขยายตัวของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในด้านคมนาคมและขนส่ง ได้กำหนดวงเงินงบประมาณ จำนวน 37,175 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.7 ของงบประมาณทั้งสิ้นเทียบกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 3 ร้อยละ 19.4 งบประมาณให้ความสำคัญในการขยายระบบการขนส่งผลิตผลสู่ตลาดให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในด้านการสร้างถนนจากไร่ไปสู่ตลาด ในรูปของทางหลวงจังหวัดและท้องถิ่นระหว่างอำเภอ ถึงตำบลและหมู่บ้านให้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ จะได้ทำการปรับปรุงการคมนาคมทางน้ำ และสนามบินพาณิชย์ ให้ไปสู่ในสวนภูมิภาคมากยิ่งขึ้น</p> <p>ปัญหาการประสานงานการขนส่งระบบต่าง ๆ ซึ่งรัฐได้ทุ่มเทเงินลงทุนเพื่อการพัฒนากิจการด้านการคมนาคมและขนส่งไปแล้วเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการขนส่งทางถนนประเภทต่าง ๆ แต่ก็ยังไม่ประสานเชื่อมกับระบบการขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางน้ำ ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะเวลาที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาเพิ่มสูงขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีการประสานงานวางแผนและก่อสร้างระบบการขนส่งให้สอดคล้องและสัมพันธ์กัน เพื่อให้มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจการขนส่งสูงสุดในระยะยาว</p> <p>กำหนดแผนงานในการปรับปรุงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนและทางรถไฟ จัดให้มีบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่เพียงพอกับความต้องการทั้งทางถนนและรถไฟ</p> | <p>การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันและวิกฤตการณ์ทางการเงินของโลก ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อ เศรษฐกิจตกต่ำ จำเป็นต้องมีการลดรายจ่ายของประเทศ ในเชิงนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง มุ่งเน้นการพัฒนาขีดความสามารถในการลดต้นทุนพลังงาน การรถไฟฯ ปรับปรุงการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้รวดเร็วและเพียงพอ เพื่อให้มีการใช้บริการทางรถไฟมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟสิ้นเปลืองพลังงานน้อยกว่าทางบก</p> |
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529)</p> | <p>มีการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานในสาขาคมนาคมและขนส่ง การปรับโครงสร้างระบบขนส่งในประเทศให้มีการประหยัดพลังงานอย่างจริงจัง ขยายการใช้บริการรถไฟและขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น เพื่อลดการใช้ถนนลงเพื่อเป็นการประหยัดพลังงานและจะสนับสนุนการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ</p> | <p>ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา ระบบรถไฟนั้นเกือบจะไม่มีขยายเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่เดิม และปัจจุบันก็ยังมีระยะทางรถไฟยาวทั้งสิ้นเพียง 3,800 กิโลเมตร การพัฒนากิจการรถไฟที่ผ่านมาส่วนใหญ่ในเรื่องการปรับปรุงบริการที่มีอยู่แล้ว ให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น แต่ก็ไม่สามารถแข่งขันกับระบบถนนได้มาก</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|----------------------------------|--|-----------------------|
| | <p>ปัญหาหลักของโครงสร้างระบบการขนส่งและการสื่อสารในด้านต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ปัญหาความไม่สมดุลของโครงสร้างระบบการขนส่งที่มุ่งใช้ระบบถนนเป็นหลักมากเกินไป ซึ่งต้องใช้พลังงานมากกว่าระบบรถไฟหรือระบบทางน้ำประมาณ 3 เท่าตัว จากประมาณการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ ปีละ 93 ล้านตัน เป็นการขนส่งโดยใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 85 ใช้ระบบทางน้ำและทางรถไฟร้อยละ 9 และ 6 ตามลำดับเท่านั้น ส่วนทางด้าน การขนส่งผู้โดยสาร จากสถิติของปี 2521 มีการขนส่งผู้โดยสารรวมประมาณ 90,000 ล้านคน/กิโลเมตร เป็นการขนส่งโดยใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 93 และใช้ระบบรถไฟเพียงร้อยละ 6.7 และระบบทางอากาศเพียงร้อยละ 0.3 เท่านั้น <p>นโยบายการลงทุนการพัฒนาการขนส่งของรัฐที่ผ่านมา รัฐได้ชดเชยผู้ใช้ถนนมากที่สุด ดังจะเห็นได้จากรายได้ทั้งหมดจากการเก็บค่าผ่านทาง ภาษีน้ำมันที่ใช้ในการขนส่งและภาษีรถยนต์ ยังมีสัดส่วนไม่เหมาะสมกับการลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาในแต่ละปี ส่วนการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำนั้น ผู้ใช้บริการจะต้องจ่ายค่าบริการเต็ม และรัฐชดเชยน้อยมาก จึงทำให้เกิดความต้องการใช้บริการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบเป็นไปอย่างบิดเบือน และไม่สมดุลกัน นิยมใช้ถนนมากเพราะสะดวก ถูก เป็นการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้บริการขนส่งที่ไม่ถูกต้อง นอกจากนั้น โครงสร้างภาษีน้ำมันได้ถูกบิดเบือนมาโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่น้ำมันดีเซลมีราคาถูกนั้น ทำให้กิจการขนส่งสินค้าด้านรถบรรทุกสินค้ามีลักษณะที่ไม่ประหยัด และขาดประสิทธิภาพ</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. โครงสร้างระบบการขนส่งใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงที่สุดและขาดประสิทธิภาพ คือ การขนส่งเป็นสาขาที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงถึงร้อยละ 42 ของการใช้น้ำมันทั้งหมดซึ่งนับว่าสูงมาก 3. ปัญหาความแออัดของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่อื่นๆ 4. ปัญหาด้านกฎหมายและความหย่อนยานในการบังคับควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย | |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|----------------------------------|--|-----------------------|
| | <p>5. ปัญหาการบริหารระบบการขนส่งและการสื่อสารปัจจุบันยังขาดหน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมสถิติข้อมูล วางแผน และประสานงานการควบคุมให้มีการปฏิบัติตามแผน</p> <p>เป้าหมายทางรถไฟ</p> <p>ขยายบริการการขนส่งทางรถไฟให้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10.3 ต่อปี (แผนฯ 4 ร้อยละ 6.8 ต่อปี) โดยการ</p> <p>(1) เพิ่มจำนวนผู้โดยสารจาก 74.3 ล้านคน / ปี (หรือ 8,861 ล้านคน / กม.) ในปี 2523 เป็น 117.6 ล้านคน / ปี (หรือ 16,600 ล้านคน / กม.) ในปี 2529</p> <p>(2) เพิ่มปริมาณสินค้าที่จะบรรทุกจาก 6.30 ล้านตัน / ปี (หรือ 2,942 ล้านตัน - กม.) ในปี 2523 เป็น 13.00 ล้านตัน / ปี (หรือ 5,694 ล้านตัน - กม.) ในปี 2529</p> <p>(3) เพิ่มขีดความสามารถของการเดินรถโดยปรับปรุงทางสะพานย่านสถานี เพิ่มความจุของทางโดยสร้างทางคู่ ทางยกระดับ (โดยเฉพาะทางยกระดับให้การรถไฟฯ ทำการศึกษาอย่างรอบคอบถึงความเหมาะสมและเปรียบเทียบความจำเป็นเร่งด่วนในการลงทุนกับโครงการอื่นๆ ของการรถไฟฯ เสียก่อน) ติดตั้งเครื่องอาณัติสัญญาณเพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่งและความปลอดภัยของการดำเนินงาน รวมทั้งจัดหารถจักรตีเซลขนาดใหญ่และเล็กเพิ่มขึ้น 97 คัน รถตีเซลราง 48 ชุด รถโดยสาร 624 คัน และรถสินค้า 2,557 คัน</p> <p>(4) สำรองและสร้างทางสายใหม่ เพื่อรับปริมาณการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต</p> <p>แนวนโยบาย</p> <p>ลดความสำคัญของการพัฒนาด้านถนนลงและเพิ่มความสำคัญของการพัฒนาด้านรถไฟ ทางน้ำให้มากขึ้น เพื่อให้การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>(1) ปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟให้สามารถสนองความต้องการใช้บริการใน</p> | |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|---|---|--|
| | <p>อนาคตได้อย่างเพียงพอ และให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสัดส่วนที่สูงขึ้น</p> <p>(2) สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการต่อเนื่องที่จะอำนวยความสะดวกต่อการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเชิงที่จะแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้</p> <p>มาตรการเฉพาะในการพัฒนากิจการรถไฟ</p> <p>(1) ปรับปรุงกิจการเดินรถโดยสารและรถสินค้าระยะไกลให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเพียงพอกับความต้องการ โดยการเพิ่มความถี่และความปลอดภัยของขบวนรถ ปรับปรุงบริการบนขบวนรถโดยสารเพิ่มจำนวนรถโดยสารและรถตู้สินค้า รวมทั้งเพิ่มความจุของทาง</p> <p>(2) พิจารณาและทำการศึกษา การนำระบบรถไฟฟ้ามายังใช้เพื่อลดการใช้น้ำมันดีเซล</p> | |
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530 – 2534)</p> | <ol style="list-style-type: none"> เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเสริมสร้างความปลอดภัยโดยการปรับปรุงรางสะพาน ยานสถานี ระบบสื่อสารอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม โดยเฉพาะในเส้นทางสายหลักที่สนับสนุนการส่งออก เร่งรัดปรับปรุงการบริหารงานให้เป็นระบบธุรกิจยิ่งขึ้นโดยเน้นการปรับปรุงมาตรการด้านการตลาดให้ทันกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปรับปรุงการขนส่งสินค้าให้มีบริการในลักษณะครบวงจร ส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุน และดำเนินงานในกิจการรถไฟให้มากขึ้น เช่น การเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินรถ การสร้างรางรถไฟเข้าแหล่งผลิตและแหล่งส่งออก การเดินรถไฟสายทางแยกและชานเมือง หากรัฐไม่สามารถให้เงินอุดหนุนได้ รัฐจะต้องยอมให้มีการกำหนดค่าบริการให้ได้รับผลตอบแทนการลงทุนตามสมควร | <p>การปรับโครงสร้างจากการใช้ถนนให้หันมาใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น ยังไม่ได้ผล ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีนโยบายที่จะประหยัดน้ำมันและลดต้นทุนการขนส่ง จึงกำหนดให้การขนส่งในประเทศมุ่งการใช้ทางน้ำและทางรถไฟมากขึ้น แทนการขนส่งทางถนน ดังนั้น จึงได้ดำเนินงานตามโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และโครงการพัฒนากิจการรถไฟ ซึ่งมีวงเงินลงทุนประมาณ 2,400 ล้านบาท และ 10,000 ล้านบาท ตามลำดับ แต่การดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวยังไม่เกิดผลตามเป้าหมาย ทั้งนี้เพราะมีความล่าช้าในการดำเนินงาน มีปัญหาในการบริหารโครงการ ระเบียบขั้นตอนทางราชการเป็นอุปสรรค ปัญหาทางการเงิน และขาดการประสานงานกันเองภายในโครงการ และระหว่างโครงการอื่นๆ</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|--|--|-----------------------|
| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539) | พัฒนาโครงข่ายถนนและรถไฟ ให้ตอบสนองการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม โดยก่อสร้าง ปรับปรุง และเพิ่มมาตรฐานทางให้สามารถเชื่อมระหว่างแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และผู้บริโภค ปรับปรุงกิจการรถไฟให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพโดยพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และปรับปรุงคุณภาพการให้บริการในเรื่องความปลอดภัย ความตรงต่อเวลา ความสะดวก ตลอดจนการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้และส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น | ไม่มี |
| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 – 2544) | <p>การพัฒนากระบวนการขนส่งทางบกให้เชื่อมโยงการขนส่งระบบอื่นและเป็นฐานรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - สนับสนุนการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและรถไฟให้เชื่อมต่อการขนส่งที่สนามบินและท่าเรือเป็นแผนรวมเบ็ดเสร็จ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในระบบต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟ สนามบิน ท่าเรือ และสถานีขนถ่ายสินค้า สามารถเชื่อมโยงประสานกันได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ - ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาสมรรถนะการขนส่งทางรถไฟให้เป็นระบบขนส่งหลักระบบหนึ่งของประเทศ ตลอดจนให้ระบบรถไฟสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เฉพาะพื้นที่เมือง และชุมชนเมือง รวมทั้งวางแผนงานต่อขยายเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน <p>พัฒนารัฐวิสาหกิจ เพื่อลดบทบาทของรัฐในการเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพิ่มบทบาทภาคเอกชน เพื่อให้รัฐวิสาหกิจเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง โดยให้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามแผนงานและเป้าหมายในการลดบทบาทการเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ | ไม่มี |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|---|---|-----------------------|
| | <p>2. สนับสนุนรัฐวิสาหกิจให้มีสถานะเป็นบริษัทมหาชน และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้สามารถระดมทุนจากประชาชนได้อย่างกว้างขวาง</p> <p>3. จัดตั้งองค์กรกลางเป็นการถาวร เพื่อบริหารนโยบายการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน และประสานการปฏิบัติกับรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งองค์กรกำกับรายสาขา รัฐวิสาหกิจที่มีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งแก่ภาครัฐและเอกชน รวมทั้งการคุ้มครองผู้บริโภคในด้านราคา ปริมาณ และคุณภาพการบริการ</p> <p>4. นำระบบประเมินผลการดำเนินงานมาใช้แทนการกำกับดูแลในรายละเอียด เพื่อให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัว</p> | |
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545 – 2549)</p> | <p>ยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้มีความสำคัญกับเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วให้คุ้มค่า และพัฒนาให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน</p> <p>พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพให้พร้อมรองรับการปรับตัวสู่เศรษฐกิจยุคใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วอย่างคุ้มค่า ทั้งโครงข่ายถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน สามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ</p> <p>ดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นขั้นตอน</p> | <p>ไม่มี</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|--|--|--|
| <p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554)</p> | <p>พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และระบบสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย และการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ</p> <p>ลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาและขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางท่อ ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามจุดยุทธศาสตร์ฐานการผลิตของประเทศ เพื่อรองรับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) รวมทั้งการลงทุนพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น ระบบ Single Window Entry และ One Stop Service เป็นต้น และการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดต้นทุนเชื้อเพลิง</p> | <p>การพัฒนาระบบทางรถไฟของประเทศโดยการเร่งรัดการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา- ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ให้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2554</p> <p>กำหนดปริมาณสินค้าระบบขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ร้อยละ 2.5 ในปี 2552 ร้อยละ 3.3 ในปี 2553 และร้อยละ 5.4 ในปี 2554</p> |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|---|---|-----------------------|
| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – 2559) | <p>เป้าหมายที่สำคัญคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้ต่ำกว่าร้อยละ 15 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ 5 ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ร้อยละ 82 ทางน้ำร้อยละ 15 และทางรถไฟเพียงร้อยละ 3 2. การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ 3. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา 4. สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคและพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม 5. ยกกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น การพัฒนาระบบ National Single Window และด้านการค้าชายแดน เป็นต้น 6. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ ด้วยการบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีด | ไม่มี |

| แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | สาระสำคัญในแผนพัฒนาฯ | เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ |
|----------------------------------|--|-----------------------|
| | <p>ความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</p> | |

ภาคผนวก 2

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารและจัดการการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารและจัดการการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| 22 กันยายน 2558 เรื่อง อนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย | อนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคม (การทำเรือแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงการบริหารและการประกอบการ โดยใช้งบประมาณลงทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย วงเงินรวม 2,944.93 ล้านบาท |
| 22 กันยายน 2558 เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี | ในด้านเศรษฐกิจ ให้รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ เร่งรัดการเจรจากับประเทศญี่ปุ่นหรือภาคเอกชนภายในประเทศที่สนใจลงทุนโครงการก่อสร้างรถไฟเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทวาย และเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟสายต่าง ๆ เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รวมทั้งโครงการที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านสาธารณูปโภคด้วย ทั้งนี้ ในการทำความเข้าใจหรือเจรจาระหว่างประเทศเกี่ยวกับโครงการลงทุนต่าง ๆ ซึ่งมีประเด็นเกี่ยวข้องกับด้านการเงิน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการเจรจาต่อรองด้วย |
| 11 สิงหาคม 2558 เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ 5 ภายใต้งานที่ความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้งานที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 | <p>ประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม 2558 (The 5th Meeting of the Joint Committee on Railway Cooperation between Thailand and China) ณ จังหวัดนครราชสีมา และกรุงเทพฯ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน เป็นประธานร่วมการประชุม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทั้งสองฝ่ายได้ทบทวนผลการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 4 และแสดงความพอใจต่อความก้าวหน้าของการดำเนินการ การศึกษาความเป็นไปได้ การประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และการฝึกอบรมให้แก่เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย 2. ความร่วมมือด้านการเงิน 3. ฝ่ายไทยเสนอว่าภายใต้กรอบสัญญาอีพีซีทั้งสองฝ่ายจะมีการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่างไทย-จีน เพื่อลงทุนระบบรถไฟรวมถึงการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง และด้านโครงสร้างพื้นฐาน 4. องค์การรถไฟของจีน (ซีอาร์ซี) นำเสนอความก้าวหน้าการศึกษาความเป็นไปได้ และการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง 5. การพิจารณาความก้าวหน้าของการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การ |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>ประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และสถานการณ์ปัจจุบัน</p> <p>6. ฝ่ายจีนแสดงความพึงพอใจในการอำนวยความสะดวกของฝ่ายไทยในเรื่องการตรวจลงตราและใบอนุญาตทำงานให้แก่ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายจีน</p> <p>7. ทั้งสองฝ่ายจะพิจารณาการจัดทำร่างกรอบความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565</p> <p>8. ทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับการเลือกสถานที่ตั้งศูนย์การควบคุมและบริหารการเดินรถกลางและการวางแผนเส้นทาง</p> <p>9. หลักสูตรการฝึกอบรมและการถ่ายทอดองค์ความรู้</p> <p>10. ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบในหลักการให้จัดการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 6 ณ นครเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 สิงหาคม 2558</p> |
| <p>30 มิถุนายน 2558</p> <p>ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ครั้งที่ 8/2558</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ครั้งที่ 8/2558 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2558 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้</p> <p>- รับทราบและมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินโครงการต่าง ๆ ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยและนโยบายรัฐบาล พ.ศ. 2558-2569 ให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ต่อไป</p> |
| <p>23 มิถุนายน 2558</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงการ ก่อ หน้ ผูก พ้น ข้ าม ปิงบประมาณ พ.ศ. 2558 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปลี่ยนแปลงชื่อและเป้าหมายโครงการ จากเดิม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ รายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ที่สิ่งแวดล้อม เป็น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา รายการค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม สำรวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ที่สิ่งแวดล้อม สำหรับงบประมาณในการดำเนินโครงการฯ ให้ รฟท. เปลี่ยนแปลงรายการผูกพันข้ามปีงบประมาณตามนัยข้อ 7 (3) ของระเบียบการก่อกหน้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ พ.ศ. 2534 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ภายในกรอบวงเงิน 276,800,000 บาท ตามผลการจัดทา ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ ให้ รฟท. ถือปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีให้ถูกต้องครบถ้วน และติดตามการดำเนินโครงการฯ เพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณเป็นไปตามแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปี และให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟและสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟไป</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| | <p>ยังทำเรื่อน้ำลึกในจังหวัดสงขลา รวมทั้งประสานกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายและการเดินรถไฟทั้ง 2 เส้นทางร่วมกัน เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ดังกล่าวเป็นไปอย่างสะดวกและเกิดการใช้ประโยชน์โครงข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>3. ในการเสนอโครงการต่าง ๆ ในโอกาสต่อไป ให้กระทรวงคมนาคมตรวจสอบความพร้อมของโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบให้ละเอียดรอบคอบก่อนเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการเพื่อมิให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการในลักษณะนี้อีก</p> |
| <p>16 มิถุนายน 2558</p> <p>เรื่อง ผลการประชุมความร่วมมือระบบรางระดับรัฐมนตรี ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบรายงานผลการประชุมความร่วมมือระบบรางระดับรัฐมนตรี ระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 26-27 พฤษภาคม 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้</p> <p>1. ผลการหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดินฯ ของญี่ปุ่น</p> <p>1.1 การก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันในการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยใช้เทคโนโลยีจีนคันเซ็นของญี่ปุ่น</p> <p>1.2 การพัฒนาเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ เส้นทางกาญจนบุรี – กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ อยู่ในแผนงานที่ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันต่อไป ซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนแล้ว ยังเป็นการเชื่อมต่อพื้นที่ระหว่างทวาย-กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ และต่อไปยังเวียดนาม</p> <p>1.3 การพัฒนาเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร (Upper East-West Corridor) ทั้งสองฝ่ายจะหารือร่วมกันเกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟในเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก</p> <p>1.4 โครงการรถไฟฟ้าในเขตเมือง ฝ่ายญี่ปุ่นจะเร่งดำเนินการส่งมอบขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) 3 ขบวนแรก ในปลายเดือนกันยายน 2558 และจะส่งมอบครบทั้ง 21 ขบวนภายในปีนี้ โดยจะเริ่มทดสอบระบบและทดลองการเดินรถก่อนเปิดให้บริการประชาชนได้ในกลางปี 2559</p> <p>2. การลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น รัฐมนตรีทั้งสองได้ร่วมลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบราง โดยทั้งสองกระทรวงจะร่วมกันพัฒนารถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และการพัฒนาและ/หรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในเส้นทางแนวเศรษฐกิจด้านใต้ (กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ) รวมทั้งจะหารือร่วมกัน</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>เกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบรถไฟในเส้นทางแม่สอด-มุกดาหาร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตลอดจนการศึกษาการพัฒนา ขนส่งสินค้าทางรางของไทย และศึกษาความเหมาะสมเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะจัดตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมระดับรัฐมนตรีเพื่อกำกับการดำเนินงานตามบันทึกความร่วมมือฉบับนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดินฯ ของญี่ปุ่น จะเป็นประธานร่วม และจะจัดตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินงานร่วมกัน ประกอบด้วย (1) คณะทำงานโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (2) คณะทำงาน เส้นทาง กายูจันบุรี-กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง และ (3) คณะทำงานด้านการเงินและรูปแบบการลงทุน</p> |
| <p>9 มิถุนายน 2558</p> <p>เรื่อง การจัดทำแผนงานเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและการลงทุนด้านคมนาคมขนส่ง</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จัดทำแผนงานที่ชัดเจนใน 3 หัวข้อหลัก ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1.1 แผนการเชื่อมโยงเส้นทางและการลงทุนของการคมนาคมทั้งทางราง ทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ โดยแสดงถึงความเชื่อมโยงและการสนับสนุนเกื้อกูลระหว่างกัน ตลอดจนการเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และนิคมอุตสาหกรรมใหม่ตามนโยบายรัฐบาล 1.2 แผนการดำเนินงานของแต่ละโครงการตามห้วงเวลาซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วย ระยะเวลาที่ 1 ตั้งแต่ปัจจุบัน-เดือนกันยายน 2559 (ช่วงเวลาสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11) ระยะเวลาที่ 2 ตั้งแต่เดือนกันยายน 2559-กันยายน 2564 (ระยะเวลาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12) และระยะเวลาที่ 3 ตั้งแต่เดือนกันยายน 2564-กันยายน 2569 (ระยะเวลาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13) 1.3 แผนการจัดหาเงินลงทุน (Financing) และรูปแบบการลงทุน โดยแสดงให้เห็นว่าโครงการใดใช้งบประมาณจากแหล่งใด เช่น เงินงบประมาณ เงินกู้ในประเทศ เงินกู้ต่างประเทศ ให้เอกชนร่วมลงทุน การร่วมทุนแบบรัฐต่อรัฐ 2. ให้กระทรวงคมนาคมเสนอแผนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีภายในเดือนมิถุนายน 2558 |
| <p>9 มิถุนายน 2558</p> <p>เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน ครั้งที่ 4 ภายใต้นักความเข้าใจว่า</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานผลการประชุมคณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 4 ภายใต้นักความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดย |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| <p>ด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565</p> | <p>สาระสำคัญของการประชุมในครั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายได้แสดงความเห็นต่อผลการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ 3 และให้การประเมินเชิงบวกเกี่ยวกับความก้าวหน้าของงานที่แต่ละฝ่ายรับผิดชอบ รวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ การประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม การพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมบุคลากร แผนการเดินทางและซ่อมบำรุง การอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตรา และรูปแบบทางการเงิน โดยองค์การรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ซีอาร์ซี) ได้เสนอร่างข้อเสนอแนะเกี่ยวกับองค์ประกอบของโครงการ การกำหนดความเร็วการเดินทาง การกำหนดที่ตั้งสถานี การกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ระบบการเดินทางและซ่อมบำรุง และได้เสนอหลักสูตรการฝึกอบรมบุคลากรด้านการก่อสร้างและการเดินทางสำหรับเส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ-แก่งคอย-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด สำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่เทคนิค นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับแผนการเดินทางและซ่อมบำรุงเส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ-แก่งคอย-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด รวมทั้งพิจารณารูปแบบการใช้งานและการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงการกับการขยายทางคู่เส้นทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา และรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง และได้เห็นชอบในหลักการให้จัดการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ครั้งที่ 5 ณ จังหวัดนครราชสีมา ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน-1 กรกฎาคม 2558</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรเร่งปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้ตามเป้าหมายที่คณะกรรมการบริหารร่วมความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีนกำหนดไว้ และเร่งพิจารณากำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการ (ฝ่ายไทย) ในการบริหารกิจการรถไฟขนาดทางมาตรฐานเพื่อให้สามารถคัดเลือกและสรรหาบุคลากรที่จะปฏิบัติงานจริงเข้ารับการอบรม รวมทั้งควรประสานกับสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรระบบรางเพื่อให้สามารถกำหนดหลักสูตรในลักษณะที่ต่อยอดจากหลักสูตรที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพิจารณารายละเอียดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการฝึกอบรมแต่ละหลักสูตรของทั้งสองฝ่ายโดยเฉพาะฝ่ายไทยเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาความคุ้มค่าตามขั้นตอน ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย</p> |
| <p>2 มิถุนายน 2558 เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ</p> <p>1. เห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้</p> <p>1.1 เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ระยะเวลาดำเนินการปี 2558-2560 ประกอบด้วย การติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือนไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | <p>ที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลัดผ่าน) จำนวน 584 แห่ง และจัดทำเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟที่ได้รับอนุญาต จำนวน 775 แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างทางข้ามและทางลอดของทางรถไฟ จำนวน 107 แห่ง ของกรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวง</p> <p>1.2 มอบหมายกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลัดผ่าน) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากจำเป็นขอให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนด</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงบประมาณ และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ (ถนน) เร่งดำเนินการติดตั้งป้ายจราจรพร้อมสัญญาณไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยใช้มาตรฐานตามคู่มือการติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวงชนบท และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการติดตั้งหรือกำหนดมาตรฐานการให้สัญญาณเสียงและสัญญาณแสงที่หัวรถจักรของขบวนรถไฟเพื่อให้สัญญาณเตือนก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟกับถนนทุกแห่ง รวมทั้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ผู้ขับรถไฟและผู้ใช้ถนนขับรถด้วยความระมัดระวังให้มากขึ้นเมื่อใกล้ถึงจุดตัดกับทางรถไฟ เป็นต้น ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย</p> <p>3. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการตามแผนงาน/โครงการในการแก้ปัญหาจุดตัดรถไฟโดยด่วน โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดรถไฟที่มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นลำดับแรกก่อน</p> |
| <p>26 พฤษภาคม 2558</p> <p>เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ</p> <p>1. เห็นชอบและอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้</p> <p>1.1 เห็นชอบร่างบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation between the Ministry of Transport of the Kingdom of Thailand and the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan on Railway Sector) มีสาระสำคัญเป็นความร่วมมือระหว่างไทยกับญี่ปุ่นในการพัฒนาระบบรางในประเทศไทย เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูง การพัฒนาเส้นทางรถไฟ การให้บริการขนส่งทางราง ความช่วยเหลือทางวิชาการ เป็นต้น ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขร่างบันทึกความร่วมมือฯ ในส่วนที่มีสาระสำคัญก่อนการลงนามและเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ให้กระทรวงคมนาคมสามารถดำเนินการได้โดยประสานกับกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ โดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้ง</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| | <p>1.2 อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามฝ่ายไทยสำหรับการลงนามดังกล่าว</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรพิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมของรูปแบบการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือฯ และให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับบุคลากรของไทยอย่างเป็นระบบ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย</p> <p>3. ในการดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ หากจะต้องมีข้อผูกพันเกี่ยวกับการกำหนดเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ และการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ส่วนกรณีที่มีข้อผูกพันที่เข้าข่ายต้องดำเนินการตามมาตรา 23 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เช่น การดำเนินการตามขั้นตอนหรือวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์โดยตราเป็นกฎหมาย เป็นต้น ให้กระทรวงคมนาคมนำบันทึกความร่วมมือฯ เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติเกี่ยวกับหนังสือสัญญาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ต่อไปด้วย</p> <p>4. ให้กระทรวงคมนาคมนำเรื่องกรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการต่าง ๆ หลักในการร่วมลงทุน และความร่วมมือระหว่างกันไปร่วมหารือในการเจรจาในครั้งนี้นี้ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และให้เกิดความเชื่อมั่นในการลงทุน</p> <p>5. ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวเขตเส้นทางรถไฟ โดยคำนึงถึงการจัดเป็นพื้นที่สำหรับประกอบอาชีพของประชาชนผู้มิรายได้น้อยด้วย เช่น การสร้างตลาด ร้านค้า ทั้งนี้ การดำเนินการต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย</p> |
| <p>12 พฤษภาคม 2558</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 วงเงิน 8,711.265 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ส่วนประเด็นของการขอยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้าประกันให้แก่ รฟท. ให้ รฟท. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามที่กระทรวงการคลังกำหนดเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบหลักเกณฑ์ที่</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>เกี่ยวข้อง</p> <p>3. ให้ รฟท. ได้รับความเห็นของกระทรวงการคลังที่เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดกระบวนการรับรองงบการเงินให้เป็นปีปัจจุบันโดยเร็ว และควรนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ทั้งด้านการบริหารการเดินรถ การบริหารจัดการเก็บรายได้ และการเงินการบัญชี อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ รฟท. ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป</p> |
| <p>7 พฤษภาคม 2558</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในกรอบวงเงิน 26,007.20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (ปีงบประมาณ 2558-2561) โดยดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุดำเนินการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และหรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการโดยใช้เงินกู้ เห็นสมควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549 มาตรา 39 (4) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมได้รับความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรให้ รฟท. เร่งเสนอโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาทันทีเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้สามารถเพิ่มความจุทางของรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2558-2565 และมอบหมายให้สำนักงบประมาณและกระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุนของโครงการในรายละเอียดตามขั้นตอนต่อไป โดยคำนึงถึงความพร้อมของกรอบวงเงินงบประมาณประจำปี การบริหารหนี้สาธารณะ และการรักษาวินัยทางการคลังของประเทศในภาพรวม ไปพิจารณาดำเนินการ</p> <p>3. ให้กระทรวงคมนาคมได้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการติดตามและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐที่เห็นควรให้ รฟท. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ รฟท. ด้วย</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>นอกจากนี้ ในการดำเนินการทุกขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องเรียบร้อยก่อนผูกพันสัญญา และไม่มีปัญหา เช่น การไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทผู้สัญญาทันตามระยะเวลาที่กำหนด การออกแบบแบบรูปารายการไม่สมบูรณ์ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงหรือเพื่อความปลอดภัยของประชาชนและผู้โดยสาร จึงทำให้ต้องออกแบบแบบรูปารายการเพิ่มเติม เป็นเหตุให้ออกอนุมัติวงเงินเพิ่มเติมและขยายระยะเวลาออกไปอีก ไปประกอบการดำเนินการด้วย</p> |
| <p>7 เมษายน 2558 เรื่อง การดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยได้มีการประชุมร่วมกัน 3 ครั้ง และได้ข้อสรุปที่ต้องดำเนินการต่อไปในแต่ละประเด็น คือ การแบ่งช่วงดำเนินการ รูปแบบความร่วมมือ ขอบเขตการดำเนินงานของแต่ละฝ่าย และแหล่งเงินทุน นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้พิจารณาร่างบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยกับคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีน (Memorandum of Cooperation) โดยเห็นชอบในหลักการ เช่น ฝ่ายไทยจะรับผิดชอบการเวนคืนที่ดินและการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และฝ่ายจีนจะรับผิดชอบด้านการศึกษา (สำรวจและออกแบบ) ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวในสัดส่วนของแต่ละฝ่ายไปพลางก่อน โดยค่าใช้จ่ายนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของวงเงินลงทุนของโครงการ และทั้งสองฝ่ายจะร่วมดำเนินการสำรวจและออกแบบโครงการรถไฟเส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ เป็นต้น และทั้งสองฝ่ายกำหนดที่จะประชุมครั้งที่ 4 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2558 2. เห็นชอบในหลักการร่างบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยกับคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีน (Memorandum of Cooperation) และอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามในบันทึกความร่วมมือฯ 3. เห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจฯ 4. ในส่วนของงบประมาณในการดำเนินโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจ ให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงบประมาณซึ่งจะพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ตามความจำเป็นและเหมาะสมตามกำลังเงินของประเทศต่อไป ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติ |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | <p>คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง</p> <p>5. ในขั้นตอนการดำเนินการของฝ่ายไทยที่รับผิดชอบในการเวนคืนที่ดิน หากจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนหรือวิธีการตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ โดยตราเป็นกฎหมาย นั้น ให้กระทรวงคมนาคมนำบันทึกความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยกับคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ สาธารณรัฐประชาชนจีน (Memorandum of Cooperation) และ/หรือเอกสารบันทึกความร่วมมืออื่นที่เกี่ยวข้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนปฏิบัติเกี่ยวกับหนังสือสัญญาตามรัฐธรรมนูญต่อไป</p> <p>6. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เห็นควรกำหนดให้มีการเพิ่มข้อความการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของไทยอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในประเด็นการเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการ รูปแบบการลงทุน การจัดหาแหล่งเงิน และการพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ และเร่งจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตลอดแนวเส้นทางโดยให้ความสำคัญกับการกำหนดรูปแบบการให้บริการ การกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคและวงเงินลงทุนของโครงการ แผนธุรกิจการให้บริการโครงการ รูปแบบทางเลือกในการลงทุน ความพร้อมของบุคลากรในการบริหารจัดการระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ตลอดจนผลกระทบต่อฐานะการเงิน และเร่งพิจารณาเสนอแนวทางการบริหารจัดการระบบรางของประเทศทั้งระบบให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา รวมทั้งการปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการระบบราง เพื่อให้การกำหนดหน่วยงานเจ้าของโครงการ (ฝ่ายไทย) ในการบริหารกิจการรถไฟขนาดทางมาตรฐานมีความชัดเจนและสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมของรัฐบาลไทย เป็นต้น ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป</p> |
| <p>27 มีนาคม 2558</p> <p>เรื่อง ความก้าวหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบ</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ</p> <p>1. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 สรุปได้ดังนี้</p> <p>1.1 รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รายงานเพิ่มเติมว่า เมื่อวันที่ 10-11 มีนาคม 2558 คณะกรรมการบริหารโครงการฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 3 ณ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดหนองคาย</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| <p>ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการ คมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565</p> | <p>โดยผลการประชุมทั้ง 3 ครั้ง ไทยและจีนเห็นชอบร่วมกันและได้ข้อสรุปที่ต้อง ดำเนินการในประเด็น</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) การแบ่งช่วงดำเนินการ ช่วงที่ 1 กรุงเทพมหานคร-แก่งคอย ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาตาพุด ช่วงที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา และช่วงที่ 4 นครราชสีมา-หนองคาย (2) รูปแบบความร่วมมือ (3) ขอบเขตการดำเนินงานของแต่ละฝ่าย (4) แหล่งเงินทุน (5) การถ่ายทอดองค์ความรู้ และ (6) กำหนดการประชุมครั้งต่อไป (ครั้งที่ 4) ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐ ประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2558 <p>1.2 ให้คณะกรรมการบริหารโครงการฯ และกระทรวงคมนาคมรับความเห็นของที่ ประชุมโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นความชัดเจนตั้งแต่เริ่มต้นดำเนินโครงการว่า จะมีนิติบุคคลใดเป็นผู้ลงทุนและเป็นเจ้าของรางรถไฟ ระบบสัญญาณ ตลอดจน ตัวรถ โดยเฉพาะในส่วนของรถโดยสาร ฝายใดจะเป็นผู้จัดหาเงินทุน และ มีการแบ่งปันเงินรายได้จากการเดินรถอย่างไร เนื่องจากกระทบต่อผลประโยชน์ ของประเทศโดยตรง โดยให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐและประชาชนเป็น สำคัญ และให้รับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรพิจารณาให้มีการปฏิบัติตาม ขั้นตอนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในประเด็นการใช้แหล่งเงินกู้ต่างประเทศ และเร่งศึกษาวิเคราะห์ ความเหมาะสมของโครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน เทคนิค และ สิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเจรจา รวมทั้งพิจารณาเสนอแนว ทางการบริหารจัดการระบบรางของประเทศทั้งระบบให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยให้ความสำคัญกับการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการโครงการทั้งในช่วง ระหว่างก่อสร้างและหลังเปิดให้บริการ เงื่อนไขการเงิน การลงทุน รวมถึงแผน ธุรกิจที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการให้บริการกิจการทางรางในแต่ละ ประเภท การแก้ไขปัญหาฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจน การปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการระบบราง เป็นต้น ไปประกอบการ พิจารณาดำเนินการต่อไป</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงบประมาณเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เกี่ยวกับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าบริหารจัดการ ให้กระทรวงคมนาคมและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและ เหมาะสม ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| <p>25 พฤศจิกายน 2557</p> <p>เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 มีสาระสำคัญคือ รัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการตาม “กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565” โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด (ประมาณ 734 กิโลเมตร) และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ (ประมาณ 133 กิโลเมตร) ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานโครงการแรกของไทย โดยทั้งสองฝ่ายจะใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการความร่วมมือดังกล่าว และให้เสนอร่างบันทึกความเข้าใจ เพื่อขอความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามมาตรา 23 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้แทนเป็นผู้ลงนามในร่างบันทึกความเข้าใจ เมื่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจ แล้ว ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงถ้อยคำที่มีใช้สาระสำคัญในร่างบันทึกความเข้าใจ โดยไม่มีผลเปลี่ยนแปลงหลักการและสาระสำคัญ ให้กระทรวงคมนาคมสามารถหารือกับกระทรวงการต่างประเทศและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการต่อไปโดยไม่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นว่า ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลในการดำเนินโครงการฯ เป็นการลงทุนขนาดใหญ่และมีวงเงินงบประมาณสูง จึงเห็นควรดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้องครบถ้วนก่อนดำเนินโครงการต่อไป และเพื่อให้การดำเนินงานภายใต้ร่างบันทึกความเข้าใจ เป็นไปอย่างรอบคอบ เกิดความโปร่งใส และเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบรางของประเทศ เห็นควรพิจารณาความสอดคล้องของแผนการพัฒนาระบบรางขนาดมาตรฐานของประเทศกับแผนการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน อาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) การเปรียบเทียบความเหมาะสมและความคุ้มค่าของการพัฒนารถไฟขนาดมาตรฐานในระดับความเร็วต่าง ๆ การพิจารณากำหนดรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสม โดยเฉพาะเรื่องสิทธิในการพัฒนาที่ดินตามแนวเส้นทาง การกำหนดให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีอย่างเป็นระบบ รวมทั้งการสงวนสิทธิของรัฐบาลไทยในการพิจารณารูปแบบการลงทุนจัดหาขบวนรถ ผู้ให้บริการเดิน |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | รถและบำรุงรักษาที่เหมาะสมตามขั้นตอนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป |
| 21 ตุลาคม 2557 เรื่อง แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2558 | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานสรุปแผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2558 ประกอบด้วย การพัฒนารถไฟทางคู่ การพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การพัฒนาทางหลวงสายหลัก การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ การเพิ่มขีดความสามารถการให้บริการขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ 2. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ในเรื่องการนำโครงการต่าง ๆ ในแผนไปประมวลในแผนปฏิบัติการที่จะส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และการพิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็นนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทยในโครงการที่มีการจัดซื้อจัดจ้าง หรือจ้างที่ปรึกษาโครงการด้วย 3. ในการดำเนินโครงการตามแผนดังกล่าว ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบราชการ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รวมทั้งหากโครงการใดเป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย 4. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนที่สัญจรโดยเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถประจำทาง และให้คำนึงถึงการให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการของผู้พิการและผู้สูงอายุด้วย 5. ให้กระทรวงคมนาคมประสานงานกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงศึกษาธิการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อจัดเตรียมแผนพัฒนากำลังคนด้านคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศด้วย |
| 21 ตุลาคม 2557 เรื่อง แผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1.1 โครงการที่พร้อมดำเนินการก่อสร้าง 1 โครงการ คือ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วง ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร วงเงิน 11,272.34 ล้านบาท 1.2 โครงการที่อยู่ระหว่างนำเสนอขออนุมัติโครงการ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>วงเงิน 26,007 ล้านบาท และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร วงเงิน 17,292 ล้านบาท</p> <p>1.3 โครงการที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ภายใต้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร วงเงิน 24,842 ล้านบาท โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร วงเงิน 29,855 ล้านบาท และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร วงเงิน 20,038 ล้านบาท</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ในเรื่องการนำโครงการต่าง ๆ ในแผนไปประมวลในแผนปฏิบัติการที่จะส่งให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และการพิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็น นักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทยในโครงการที่มีการจัดซื้อจัดจ้างหรือจ้างที่ปรึกษาโครงการด้วย</p> <p>3. ในการดำเนินโครงการตามแผนดังกล่าว ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบราชการ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2521 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 รวมทั้งหากโครงการใดเป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาด้วย</p> |
| <p>14 ตุลาคม 2557 เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการ ก่อหนี้ผูกพันข้ามปี งบประมาณ จากเดิมรายการ ค่าจ้างศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้นระบบ เชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟ ความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัด พิษณุโลก เป็นค่าจ้างศึกษา และออกแบบกรอบ รายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงนครราชสีมา -</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. อนุมัติในหลักการการเปลี่ยนแปลงรายการก่อก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จากเดิม รายการค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก กรอบวงเงิน 49.3040 ล้านบาท เป็น ค่าจ้างศึกษาและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) รถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงแก่งคอย-บ้านภาชี-บางซื่อ งบประมาณทั้งสิ้น 49.3040 ล้านบาท โดยปีงบประมาณ 2557 ตั้งงบประมาณ 9.8608 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2558 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 34.5128 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2559 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 4.9304 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ขอทำความตกลงกับสำนักงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ</p> <p>2. ให้รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสำนักงาน</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| <p>แหลมฉบัง - มาบตาพุด และ ช่วงแก่งคอย - บ้านภาชี - บางซื่อ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p> | <p>คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเกี่ยวกับประเด็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ หากโครงการรถไฟไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด และช่วงแก่งคอย-บ้านภาชี-บางซื่อ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการ หรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน 2555 กระทรวงคมนาคมต้องเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป และให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อนำผลการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกมาใช้ประกอบในการพิจารณาศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ช่วงนครราชสีมา-แหลมฉบัง-มาบตาพุด รวมทั้งพิจารณาปรับเปลี่ยนขอบเขตงานการศึกษาในด้านการวิเคราะห์ทางเลือกของการพัฒนา รูปแบบการลงทุน และการเปรียบเทียบความเหมาะสมของโครงการฯ ระหว่างการพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานความเร็ว 160-180 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้การพัฒนาระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐานของประเทศ สามารถตอบสนองต่อพฤติกรรมและความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไปพิจารณา ดำเนินการด้วย</p> <p>3. สำหรับการจ้างศึกษาและออกแบบเกี่ยวกับการขนส่งระบบรางดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ที่กำหนดให้ทุกส่วนราชการที่จะมีการจัดซื้อจัดจ้างหรือดำเนินโครงการซึ่งต้องมีการจ้างที่ปรึกษาโครงการ พิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็นนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทย เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และลดการจ้างที่ปรึกษาจากต่างประเทศซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณ และส่งเสริมการจ้างงานภายในประเทศด้วย</p> |
| <p>14 ตุลาคม 2557</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อกั้นผู้กั้นข้ามปีงบประมาณ จากเดิมรายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและ</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. อนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการก่อกั้นผู้กั้นข้ามปีงบประมาณ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จากเดิม รายการค่าจ้างศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา กรอบวงเงิน 117.6830 ล้านบาท เป็น ค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1.00 เมตร (Meter Gauge) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ งบประมาณทั้งสิ้น</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| <p>การพัฒนาาระบบเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารกับระบบรถไฟความเร็วสูงเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา เป็นค่าจ้างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p> | <p>117.6830 ล้านบาท โดยปีงบประมาณ 2557 ตั้งงบประมาณ 23.5366 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2558 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 51.0688 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2559 ตั้งงบประมาณผูกพันจำนวน 43.0776 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ขอทำความตกลงกับสำนักงานงบประมาณตามขั้นตอนต่อไป ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) รับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในประเด็นด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย ทั้งนี้ การจ้างศึกษาและออกแบบเกี่ยวกับการขนส่งระบบรางดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2557 (เรื่อง ข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ที่กำหนดให้ทุกส่วนราชการที่จะมีการจัดซื้อจัดจ้างหรือดำเนินโครงการซึ่งต้องมีการจ้างที่ปรึกษา โครงการพิจารณาจ้างหรือเพิ่มสัดส่วนการจ้างที่ปรึกษาที่เป็นนักวิชาการหรือผู้เชี่ยวชาญชาวไทย เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และลดการจ้างที่ปรึกษาจากต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นการประหยัดงบประมาณและส่งเสริมการจ้างงานภายในประเทศด้วย</p> |
| <p>คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยในการประชุม คสช. เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557</p> | <p>มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ.2557-2558 ประกอบไปด้วย 2 แผนงานหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง และการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าเมืองหลัก กทม. และปริมณฑล ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางรางได้เห็นชอบให้มีการเร่งดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 887 กิโลเมตร ในวงเงิน 127,472 ล้านบาท ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ได้บรรจุอยู่ในโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย แผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 ด้วย</p> |
| <p>29 กรกฎาคม 2557 เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565</p> | <p>คณะรักษาความสงบแห่งชาติลงมติ ดังนี้</p> <p>1. เห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) ซึ่งประกอบด้วย 5 แผนงาน ได้แก่ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และแผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>โครงการในระยะต่อไป</p> <p>2. เห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี พ.ศ. 2557 และปี พ.ศ. 2558 ประกอบด้วย</p> <p>2.1 การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประตูการค้า เมืองหลักในภูมิภาค และ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</p> <p>2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง</p> <p>2.2.1 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิม ในช่วงที่มี ปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และ สำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น 6 เส้นทาง รวมระยะทาง 887 กิโลเมตร</p> <p>2.2.2 วางมาตรฐานใหม่สำหรับอนาคต โดยการสร้างทางรถไฟทางคู่ขนาด มาตรฐาน 1.4.5 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 737 กิโลเมตร และเส้นทางเชียงใหม่-เด่นชัย-บ้านภาชี ระยะทาง 655 กิโลเมตร</p> <p>ทั้งนี้ ในการดำเนินการแผนงาน/โครงการตามกรอบยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา ในระยะเร่งด่วน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบราชการที่ เกี่ยวข้องด้วย</p> <p>3. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งจัดทำข้อมูลสรุปในเรื่องนี้ให้เข้าใจได้ง่ายและน่าสนใจ โดยให้ ครอบคลุมประเด็นความเป็นมา แผนงาน/โครงการที่จะดำเนินการในแต่ละปี แหล่งที่มาของเงินงบประมาณ และการดำเนินงานร่วมกันของกระทรวงคมนาคมกับ หน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ให้ประชาชนผู้สนใจได้ทราบอย่างถูกต้อง ทัวถึง ตรงกัน ผ่านสื่อโทรทัศน์รวมการเฉพาะกิจแห่งประเทศไทยต่อไป</p> <p>4. ให้ฝ่ายเศรษฐกิจรับไปดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาของคณะรักษาความ สงบแห่งชาติด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเพื่อทำหน้าที่ให้ความเห็นและ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยให้มีหัวหน้าคณะ รักษาความสงบแห่งชาติเป็นประธานกรรมการ รองหัวหน้าคณะรักษาความสงบ แห่งชาติและหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หัวหน้าส่วน ราชการ และผู้เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ โดยให้เร่งดำเนินการออกเป็นคำสั่งคณะ รักษาความสงบแห่งชาติต่อไป</p> |
| <p>17 มิถุนายน 2557</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานประจำปี งบประมาณ 2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรักษาความสงบแห่งชาติลงมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ของ รฟท. จำนวน 8,864.618 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระต้นทุนดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียด ตามความเหมาะสม พร้อมยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันให้ รฟท. ทั้งนี้ ให้กระทรวง</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| | <p>คมนาคม โดย รฟท. ได้รับความเห็นของกระทรวงการคลังที่เห็นควรให้ความสำคัญและเร่งดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ให้แล้วเสร็จ ซึ่งรวมถึงราง หัวรถจักร และระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อให้สามารถเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเห็นควรพิจารณายุทธศาสตร์ในการเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าโดยการพัฒนาคุณภาพและยกระดับมาตรฐานการให้บริการ รวมทั้งขยายตลาดของกลุ่มผู้ใช้บริการระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนพิจารณาการเพิ่มรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน และควรเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ 1 บริษัทลูก ให้สามารถแบ่งแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และรับรู้ผลกำไรขาดทุนของแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างชัดเจน รวมทั้งความเห็นของคณะรักษาความสงบแห่งชาติรวม 2 ข้อ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งรัดปรับปรุงการรักษาความสะอาดของขบวนรถให้มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพภายนอกของตู้โดยสาร 2. การที่ขบวนรถไฟต้องวิ่งเข้าสู่สถานีหัวลำโพงเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและการสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมากในภาพรวม ดังนั้น กระทรวงคมนาคม และ รฟท. ควรพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะยาวทั้งระบบ เพื่อดำเนินการต่อไป เช่น การนำรถไฟชานเมืองระยะสั้นมาใช้วิ่งเข้าเมืองแทนการให้ขบวนรถระยะไกลต้องวิ่งเข้าเมืองทุกขบวน เป็นต้น |
| <p>25 พฤศจิกายน 2556 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติและให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลัง ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้ยืมเงินต่อจากกระทรวงการคลังเมื่อมีความพร้อมในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ-รังสิต วงเงิน 710.51 ล้านบาท โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย วงเงิน 3,321.43 ล้านบาท และโครงการปรับปรุงทางที่ไม่ปลอดภัย 8 สายทาง วงเงิน 2,892.06 ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เฉพาะในส่วนที่รัฐบาลรับภาระเพื่อชำระหนี้คืนแหล่งเงินกู้โดยตรง ทั้งในส่วนของเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป รวมทั้งให้ รฟท. จัดทำแผนการดำเนินงาน แผนการใช้จ่ายเงิน และแผนการกู้เงินที่สอดคล้องกับระยะเวลาที่จะดำเนินการจริง โดยให้ รฟท. ทายอดเบิกเงินกู้โดยตรงจากแหล่งเงินกู้ตามความเหมาะสมและจำเป็น ทั้งนี้ ให้ รฟท. ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องให้เสร็จสิ้นก่อนการกู้เงิน |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | <p>2. รพท. กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการจัดการจักรพร้อมอะไหล่ (รถจักรดีเซลไฟฟ้า) จำนวน 50 คัน วงเงิน 885 ล้านบาท โครงการซ่อมบูรณะรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน วงเงิน 342.73 ล้านบาท และโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน วงเงิน 672.44 ล้านบาท จำนวนรวมทั้งสิ้น 1,900.17 ล้านบาท โดย รพท. เป็นผู้รับภาระในการชำระคืนต้นเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายจากการกู้เงิน และสำหรับโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน (น้ำหนักกวดเพลลา 20 ตัน) วงเงิน 106 ล้านบาท เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีการประกวดราคาสากล โดยให้ผู้ประกวดราคาเสนอแหล่งเงินกู้ในลักษณะของ Supplier Credit/Export Credit และกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินกู้ที่ผู้ประกวดราคาเสนอมา หากพบว่าต้นทุนเงินกู้ที่เสนอสูงกว่าต้นทุนที่กระทรวงการคลังจะจัดหาให้ รพท. ได้ ให้กระทรวงการคลังดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้เพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวให้ต่อไป แต่เนื่องจากโครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค ซึ่งโครงการดังกล่าวยังไม่มี ความชัดเจนของแหล่งเงินทุน ดังนั้น เมื่อ รพท. ทราบแหล่งเงินที่ชัดเจนแล้ว ให้ รพท. นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติแหล่งเงินสำหรับโครงการดังกล่าวต่อไป</p> <p>3. ให้ รพท. กู้เงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ที่จะครบกำหนดชำระ (Roll-over) ตามแผนการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 14,989.28 ล้านบาท รวมทั้งให้ รพท. ต่ออายุสัญญาเงินกู้เบิกเกินบัญชี วงเงิน 800 ล้านบาท ออกไปอีก 1 ปี เพื่อไว้รองรับปัญหาเงินสดขาดมือในการดำเนินงาน</p> <p>4. กระทรวงการคลังจะเป็นผู้ค้ำประกัน และเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงินได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น</p> |
| <p>5 พฤศจิกายน 2556</p> <p>เรื่อง ร่างแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยโครงการความร่วมมือของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟ โดยแลกเปลี่ยนกับสินค้าเกษตรจากประเทศไทย (Joint Statement on the Governmental Cooperation Project on the Railway Infrastructure Development in Exchange of Agricultural</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. รับทราบผลการหารือระหว่างฝ่ายไทยและฝ่ายจีนเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างสองประเทศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟโดยแลกเปลี่ยนกับสินค้าเกษตรจากประเทศไทยซึ่งเป็นการดำเนินการภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟในประเทศไทยโดยแลกเปลี่ยนกับสินค้าเกษตรจากประเทศไทย (ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2556) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ในการดำเนินการตามผลการหารือดังกล่าว ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| Products from Thailand) | |
| <p>1 ตุลาคม 2556</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องไอซีดีที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. อนุมัติในหลักการของโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. ดำเนินการต่อไปตามหมวด 2 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 จนกว่าจะแล้วเสร็จ ส่วนการดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 69 (1) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และให้ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และจัดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการคัดเลือกเอกชนเพื่อรับสัมปทานไอซีดีลาดกระบัง โดยลดจำนวนผู้ประกอบการให้เหลือน้อยราย ควรมีการศึกษาวิเคราะห์เพิ่มเติมโดยเฉพาะประเด็นจำนวนผู้ประกอบการที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดความรอบคอบและเกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพ และสามารถตอบสนองต่อประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้บริการและผลประโยชน์ของภาครัฐในระยะยาว ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย 2. คณะรัฐมนตรีเห็นว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและผู้สินค้าให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และครบวงจร จะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งได้มาก และจะทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการเลือกใช้บริการจากระบบการขนส่งทางรางมากขึ้น จึงขอให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นดังกล่าวไปเร่งรัดการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป |
| <p>1 ตุลาคม 2556</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินเพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่องการดำเนินงาน ในวงเงิน 4,891.460 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในกรอบวงเงินที่บรรจุไว้ในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 2 ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 เนื่องจากได้จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 จำนวน 789.2539 ล้านบาท และงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2556 จำนวน 21.7161 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 810.970 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>2554 ไว้แล้ว สำหรับกรณีขอยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้ ให้ขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลังต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับการเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ 1 บริษัทลูก เพื่อดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยให้แต่ละหน่วยธุรกิจสามารถบริหารจัดการตนเองได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการบริหารหน่วยธุรกิจในปัจจุบันของ รฟท. ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบริหารจัดการแบ่งแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และรับรู้ผลกำไรขาดทุนของแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างชัดเจน และให้ รฟท. เร่งดำเนินการศึกษาดำเนินการต่อหน่วย (Unit Cost) ในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพทั้งการดำเนินงานในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม รวมทั้งให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เป็นต้น ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป</p> |
| <p>13 สิงหาคม 2556 เรื่อง ผลการประชุมเชิงปฏิบัติเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการและกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่นายกรัฐมนตรีรายงานฯ ตามที่ได้ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการและกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2556 และเห็นควรมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปศึกษารายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การจัดทำแบบจำลองทางการเงิน (financial model) เพื่อบริหารจัดการทรัพย์สินและหนี้สินของ รฟท. ให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด ให้กระทรวงการคลังร่วมกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ 2. การดำเนินการด้านเทคนิคในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการรถไฟ โดยพิจารณาถึงความจำเป็นเหมาะสม ความพร้อม องค์ความรู้ ทักษะ และความชำนาญ โดยให้พิจารณาทั้งในส่วนที่ รฟท. มีความพร้อม และมีศักยภาพในการดำเนินการได้เอง และในส่วนที่จะให้หน่วยงานภายนอกรับไปดำเนินการ (outsource) ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ 3. รูปแบบการให้บริการ (service design) เพื่อพิจารณาความพร้อมและรูปแบบในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ รฟท. มีรายได้เพิ่มขึ้น เช่น การนำผลิตภัณฑ์ OTOP ที่เป็นสินค้าและอาหารที่เป็นที่นิยมและมีชื่อเสียงของแต่ละจังหวัดมาจัดจำหน่าย ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ 4. การบริหารจัดการด้านราคา (pricing) เพื่อพิจารณาแนวทางการกำหนดราคาค่าโดยสารและบริการให้สอดคล้องกับต้นทุน โดยให้นำการกำหนดราคาของเส้นทาง |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>รถไฟฟ้าสายสีแดง บางซื่อ-รังสิต มาประกอบการพิจารณา รวมทั้งการกำหนดผลตอบแทนจากการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินต่าง ๆ ของ รฟท. เช่น การใช้ที่ดินบริเวณมักกะสันและบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ</p> <p>ทั้งนี้ จะได้มีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาในรายละเอียดในประเด็นดังกล่าวข้างต้นต่อไป สำหรับการดำเนินงานในขั้นต้น ให้ รฟท. เร่งรัด ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ของสถานีรถไฟต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของห้องน้ำ การอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการและผู้สูงอายุ รวมทั้งการจัดทำป้ายบอกทางในสายทางที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก เช่น กรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-อยุธยา ให้มีความเหมาะสม ชัดเจนด้วย</p> |
| <p>27 กุมภาพันธ์ 2556</p> <p>เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ.</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. และให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการ สอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วย <ol style="list-style-type: none"> 1.1 การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) โดยมีแนวทางในการดำเนินการพัฒนา/ปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ วงเงินจำนวน 1,076,542 ล้านบาท 1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยมีแนวทางในการดำเนินการพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน (Gateway) และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค (Regional Connectivity) วงเงินจำนวน 1,793,004 ล้านบาท 1.3 การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยมีแนวทางในการดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง (Urban) และพัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ (Intercity) วงเงินจำนวน 1,376,010 ล้านบาท 2. ให้กระทรวงคมนาคมเพิ่มเติมข้อมูลให้ครอบคลุมถึงการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ต้องดำเนินการอย่างรวดเร็ว เที่ยงตรงและแม่นยำ รวมทั้งการกำหนดจุดเชื่อมต่อของระบบการคมนาคมขนส่งในภาพรวมด้วย และให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงสาธารณสุขและสำนักงานงบประมาณที่เห็นควรให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | <p>ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนตามขั้นตอนอย่างเคร่งครัด รวมทั้งให้มีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานให้เจียดจ่ายจากเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปพิจารณาดำเนินการด้วย</p> <p>3. เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดนิทรรศการ เรื่อง การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน โดยให้นำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน ครบถ้วน เช่น แนวทางการบริหารจัดการความเป็นไปได้และความเหมาะสมคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจ และการลงทุน เป็นต้น ทั้งนี้ ให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวด้วย</p> <p>4. ให้กระทรวงการคลังประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ให้แล้วเสร็จ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในวันที่ 12 มีนาคม 2556 เพื่อจะได้นำเสนอรัฐสภาตามขั้นตอนต่อไปให้ทันก่อนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2557</p> |
| <p>8 มกราคม 2556</p> <p>เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งทางราง</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง การพัฒนาระบบขนส่งทางราง และรับทราบความเห็น ผลการพิจารณา และผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงาน ก.พ. สำนักงาน ก.พ.ร. สำนักงบประมาณ กรมบัญชีกลาง กรมศุลกากร สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า กรมการbinพลเรือน กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยในส่วนของความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ สรุปได้ดังนี้</p> <p>1. ด้านนโยบายของรัฐบาล รัฐควรดำเนินการจัดให้มีแผนแม่บทอย่างชัดเจนของระบบโลจิสติกส์ของประเทศในการจัดการการขนส่งเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประกาศนโยบายให้การขนส่งทางรางเป็นวาระแห่งชาติโดยเร่งด่วน ศึกษาแนวทางการขยายโครงข่ายการขนส่งทางรางของประเทศจีนซึ่งจะเป็นผู้นำและรุกคืบมาในภูมิภาคอาเซียน และเปิดให้ภาคเอกชนและ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| | <p>ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนแก้ไขปัญหาการขนส่งของประเทศ เป็นต้น</p> <p>2. ด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ รัฐควรดำเนินการพัฒนาความเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศ ทั้งทางราง ทางอากาศ ทางถนน และทางน้ำ จัดให้มีการศึกษาการใช้นวัตกรรมและการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และมีความปลอดภัยกับการใช้บริการ จัดให้มีระบบการเชื่อมโยงของระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้ทั่วถึงในแต่ละภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อช่วยเหลือ ชดเชยผู้ประกอบการที่มีปัญหาต้นทุนในปัจจุบัน โดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง จากการขนส่งทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ พัฒนาท่าอากาศยานหลักในแต่ละภูมิภาคของประเทศ เริ่มโครงการรถไฟความเร็วสูงทั้งเส้นทาง ในเส้นทางหลัก กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ระยอง และเปิดเขตการค้าเสรีของประชาคมอาเซียน เป็นต้น</p> <p>3. ด้านกฎหมายที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รัฐควรดำเนินการทบทวนและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนโยบายหลักของประเทศด้านระบบโลจิสติกส์ แก่กฎหมาย และปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความบูรณาการและสอดคล้องต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และแก้ไขกฎระเบียบการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการข้ามพรมแดน รวมทั้งกำหนดผู้มีอำนาจใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายอย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ เป็นต้น</p> <p>4. ด้านระบบบริหารจัดการ รัฐควรดำเนินการจัดตั้งทบวงโลจิสติกส์หรือองค์กรมหาชน เพื่อรับผิดชอบนโยบายหลักด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จัดตั้งหน่วยงานที่จะเป็นศูนย์กลางในการรับผิดชอบอย่างเป็นรูปธรรม ปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้มีความสำคัญกับงานวิจัย ศูนย์ข้อมูล จัดตั้งศูนย์ควบคุมสั่งการระบบโลจิสติกส์ของประเทศ จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอและสอดคล้องกับนโยบายและแผนงานโครงการ เร่งสร้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ชำนาญการจากต่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งทางราง จัดตั้งสถาบัน หลักสูตรโลจิสติกส์ในสถาบันการศึกษา หรือจัดตั้งสภาวิชาชีพโลจิสติกส์ เป็นต้น</p> <p>5. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รัฐควรดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เช่น จัดทำประชาพิจารณ์ ประชาสัมพันธ์โครงการ เวทีสนทนา การประชุมเชิงวิชาการ การสำรวจปัญหา/ความต้องการ และความพึงพอใจของประชาชนและผู้เกี่ยวข้อง สำรวจผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สำรวจความคิดเห็นของทั้งบุคลากร องค์กร สมาคม นักวิชาการ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการดำเนินโครงการ เป็นต้น</p> |
| <p>12 พฤศจิกายน 2555</p> <p>เรื่อง การบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานกรรมการ ในการประชุมครั้งที่ 14/2555 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2555 ดังนี้</p> <p>1. รับทราบผลการพิจารณาของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานประมาณ และ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---------------------------------|---|
| (Development Policy Loan : DPL) | <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เกี่ยวกับความเหมาะสมและความจำเป็นของโครงการ ของ รฟท. เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ของ รฟท. กระทรวงคมนาคม โครงการติดตั้งเครื่องกั้นเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 105 แห่ง และงานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 17 รายการ โดย</p> <p>1.1 โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย เห็นควรสนับสนุนการดำเนินโครงการฯ ที่เหลืออยู่ จำนวน 12 สายทาง เนื่องจากมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรางและการพัฒนาทางคู่ (Double Track) รวมถึงความสอดคล้องกับการปรับปรุงโครงข่ายหลักซึ่งสภาพทางและอายุการใช้งานของสายทางทุกสายทางอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัย</p> <p>1.2 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 105 แห่ง เห็นควรสนับสนุนโครงการฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยแผนงานที่ รฟท. เสนอมาอยู่ในเส้นทางสายหลักที่มีปริมาณการจราจรตัดผ่านหนาแน่น</p> <p>1.3 งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 17 รายการ เป็นงานที่มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของทางรถไฟ เพื่อรองรับการลงทุนในส่วนของบริษัท โดย การติดตั้งรั้วในเขตสายทางรถไฟจะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากทางลัดผ่าน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าให้รวดเร็วและตรงเวลามากขึ้น</p> <p>2. อนุมัติให้ดำเนินโครงการและอนุมัติการจัดสรรวงเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) ตามข้อเสนอของคณะกรรมการกลั่นกรองและบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด ได้แก่</p> <p>2.1 โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ของ รฟท. กระทรวงคมนาคม จำนวน 4 สายทาง ระยะทาง 265 กิโลเมตร ได้แก่ ระหว่างสถานีคลองรังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 120 กิโลเมตร ระหว่างชุมทางบ้านภาชี-มาบกะเบา (เดิม) ระยะทาง 44 กิโลเมตร ระหว่างชุมทางศรีราชา-ชุมทางเขาชีจรรย์-สัตหีบ ระยะทาง 66 กิโลเมตร และระหว่างชุมทางเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช ระยะทาง 35 กิโลเมตร วงเงินรวมทั้งสิ้น 2,939.2523 ล้านบาท</p> <p>2.2 โครงการติดตั้งเครื่องกั้นเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 105 แห่ง วงเงิน 195.42 ล้านบาท</p> <p>2.3 โครงการ GFMS-SOE ส่วนขยาย (ระยะที่ 2) ของสำนักงาน</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง วงเงิน 87 ล้านบาท</p> <p>3. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการ และอนุมัติให้กระทรวงการคลังกู้เงินในประเทศ และให้ รฟท. กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยในสายทางที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรแหล่งเงินทุน จำนวน 8 สายทาง ระยะทาง 849 กิโลเมตร รวมวงเงิน 8,874.62 ล้านบาท และให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป ส่วนงานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ จำนวน 17 รายการ วงเงิน 3,064.13 ล้านบาท ให้มีการทบทวนความเหมาะสมของโครงการให้รอบคอบ และนำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองฯ คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป</p> |
| <p>2 ตุลาคม 2555 เรื่อง ขออนุมัติการกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ</p> <p>1. อนุมัติตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้</p> <p>1.1 ให้กระทรวงการคลังกู้เงินในประเทศ วงเงิน 11,348.35 ล้านบาท และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่ง ทั้งนี้วงเงินที่ รฟท. กู้ต่อจากกระทรวงการคลังจะนำไปใช้จ่ายในส่วนของค่าเวนคืนและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 128.82 ล้านบาท ดำเนินการประกวดราคา จำนวน 8 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง จำนวน 10,805.29 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 406.24 ล้านบาท</p> <p>1.2 ให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณรับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปหารือร่วมกันในเรื่องการพิจารณาความเหมาะสมของการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยตามแผนการชำระหนี้ดังกล่าวเพื่อรักษาวินัยการคลังและลดผลกระทบต่อภาพลักษณ์ทางการเงินของ รฟท. โดยเฉพาะอัตราส่วนความสามารถในการก่อหนี้และความสามารถในการชำระหนี้ ซึ่งจะให้มีผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินของ รฟท.</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| <p>5 มิถุนายน 2555 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของ รฟท. จำนวน 6,923 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันและพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข รวมทั้งรายละเอียดตามความเหมาะสม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ส่วนการนำเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) มาหักออกจากวงเงินกู้และการคิดค่าธรรมเนียมในการค้ำประกันนั้น ให้ส่งวนสิทธิการคิดค่าธรรมเนียมในการค้ำประกันให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันของกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2551 ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของกระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อสังเกตของสำนักงานงบประมาณ เกี่ยวกับการทบทวนแนวทางการบริหารกิจการของ รฟท. โดยให้ความสำคัญในแนวทางการเพิ่มรายได้โดยเฉพาะรายได้ในเชิงพาณิชย์ และรายได้จากการบริหารจัดการสินทรัพย์และที่ดิน การลดรายจ่ายที่ไม่จำเป็น การปรับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารใหม่ให้เป็นไปตามกรอบดำเนินการที่คาดว่าจะสามารถประกาศใช้ได้ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2555 และเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. และจัดทำระบบบัญชีแยกสินทรัพย์ที่เกิดจากการลงทุนตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่ออุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553) การจัดทำแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินเพื่อเพิ่มเสริมสภาพคล่องทางการเงินในการแก้ไขปัญหาหนี้สินไปดำเนินการต่อไปด้วย |
| <p>17 เมษายน 2555 เรื่อง ขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อขอเพิ่มอัตรากำลังพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,438 อัตรา</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง) เป็นประธานการประชุม ในการประชุมครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2554 ที่เห็นชอบการยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สามารถเพิ่มอัตรากำลังพนักงาน จำนวน 2,438 อัตรา ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของสำนักงานงบประมาณที่เห็นควรให้ รฟท. บริหารจัดการเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของรายจ่าย ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. เร่งรัดการจัดทำแผนการบริหารจัดการกิจการรถไฟในภาพรวม โดยให้ครอบคลุมถึงการปรับโครงสร้างองค์กร กรอบอัตรากำลัง และการกำหนดกลุ่มบุคลากรในสายงานที่ควรจะใช้วิธีการจ้างพนักงานจากภายนอกองค์กร (Outsource) เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น รวมทั้งจัดทำแผนการเพิ่มทุน การบริหารจัดการหน่วยธุรกิจ และบริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link ให้แล้ว |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | เสร็จตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2555 (เรื่อง ข้อเสนอการขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555) แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็วต่อไป |
| 2 เมษายน 2555 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินตามรายการที่บรรจุในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ครั้งที่ 1 และสำหรับโครงการ/แผนงานต่อเนื่องในแผนการก่อหนี้ใหม่เพื่อการลงทุนและแผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 47,679.770 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม พร้อมทั้งยกเว้นการคิดค่าค้ำประกันเงินกู้ให้แก่ รฟท. ทั้งส่วนที่ รฟท. รับภาระ และรัฐบาลรับภาระตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ สำหรับโครงการ/แผนงานต่อเนื่องในแผนการก่อหนี้ใหม่เพื่อการลงทุนและแผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ มีดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1.1 แผนเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ที่ รฟท. รับภาระ จำนวน 11 รายการ เป็นเงิน 13,206.220 ล้านบาท 1.2 แผนเงินกู้เพื่อการลงทุน (หนี้ในประเทศ) จำนวน 6 โครงการ เป็นเงิน 26,477.550 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการปรับปรุงระยะทางที่ 5 เป็นเงิน 6,408.000 ล้านบาท โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 เป็นเงิน 5,079.000 ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทางเดินเชื่อมสถานีเพชรบุรี) เป็นเงิน 87.000 ล้านบาท โครงการจัดการถาวรจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน เป็นเงิน 6,562.500 ล้านบาท โครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน เป็นเงิน 3,360.000 ล้านบาท และโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน เป็นเงิน 4,981.050 ล้านบาท 1.3 แผนเงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่น ๆ (หนี้ในประเทศ) จำนวน 4 รายการ เป็นเงิน 3,926.000 ล้านบาท 1.4 แผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ จำนวน 3 โครงการ เป็นเงิน 4,070.000 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการจัดการถาวรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลาสูงสุด 20 ตัน/เพลลา จำนวน 7 คัน เป็นเงิน 1,155.000 ล้านบาท โครงการจัดการถาวรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลลาสูงสุด 20 ตัน/เพลลา จำนวน 13 คัน เป็นเงิน 2,145.000 ล้านบาท และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า น้ำหนักดเพลลาสูงสุด 20 ตัน/เพลลา จำนวน 308 คัน เป็นเงิน 770.000 ล้านบาท 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับข้อสังเกตของสำนักงานงบประมาณที่เห็นควรจัดทำแผนการใช้จ่ายเงินกู้ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนการปฏิบัติงานและติดตามประเมินผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การใช้จ่ายเงินกู้มีประสิทธิภาพ และมี |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | ให้เกิดภาระงบประมาณที่รัฐบาลจะต้องรับภาระชำระหนี้เงินกู้ที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ไปพิจารณาดำเนินการด้วย |
| <p>29 มีนาคม 2555</p> <p>เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ณ เดือนธันวาคม 2554</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ณ เดือนธันวาคม 2555 สรุปได้ ดังนี้</p> <p>1. ความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ประกอบด้วย</p> <p>1.1 แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 87,529.00 ล้านบาท (รัฐบาลรับภาระ 84,024.00 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รับภาระ 3,505.00 ล้านบาท) ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 5 วงเงิน 8,508.00 ล้านบาท โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ 6 วงเงิน 6,779.00 ล้านบาท โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย วงเงิน 11,348.00 ล้านบาท โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักกดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน วงเงิน 2,145.00 ล้านบาท โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย วงเงิน 23,671.00 ล้านบาท โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง วงเงิน 12,167.00 ล้านบาท โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี จำนวน 224 แห่ง วงเงิน 11,358.00 ล้านบาท โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนนและปรับปรุงเครื่องกั้น จำนวน 1,284 แห่ง วงเงิน 5,456.00 ล้านบาท งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ ระยะทาง 1,649 กิโลเมตร วงเงิน 4,737.00 ล้านบาท โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย วงเงิน 1,000.00 ล้านบาท และโครงการสร้างโรงรถจักรราชและหน่วย 10 ลาดกระบัง วงเงิน 360.00 ล้านบาท</p> <p>1.2 โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 89,279.00 ล้านบาท (รัฐบาลรับภาระ 68,310.00 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ 20,969.00 ล้านบาท) ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางคู่สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายมาบกะเบา - นครราชสีมา ระยะทาง 132 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายนครราชสีมา - ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายนครปฐม - หนองปลาตุ๊ก - หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE จำนวน 50 คัน โครงการ Refurbish รถจักร จำนวน 56 คัน โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับให้บริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>ค้น โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ 2 และโครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม</p> <p>1.3 การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 114 แห่ง วงเงิน 19,012.50 ล้านบาท ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ของกรมทางหลวง จำนวน 82 แห่ง วงเงิน 16,550.00 ล้านบาท กำหนดแผนการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2554 จำนวน 25 แห่ง ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ของกรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการพิจารณาทบทวนการเสนอขอปรับแผนการดำเนินงานและกรอบวงเงินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟในส่วนของกรมทางหลวงชนบททั้งหมด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ 14 แห่ง และมีแผนงานที่จะดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2554 จำนวน 1 แห่ง ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคา</p> <p>2. การพิจารณาแหล่งเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) กระทรวงคมนาคมได้ขอรับการจัดสรรเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) โดยมีกรอบวงเงินกู้ปี พ.ศ. 2554 - 2557 วงเงินรวม 140,686.433 ล้านบาท โดยเป็นวงเงินกู้ปี พ.ศ. 2554 จำนวน 30,260.030 ล้านบาท (รฟท. จำนวน 24,705.030 ล้านบาท กรมทางหลวง จำนวน 5,360.000 ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท จำนวน 195.000 ล้านบาท) ซึ่งในเบื้องต้นได้รับการจัดสรรเงินกู้ดังกล่าว วงเงินรวม 7,627.2360 ล้านบาท ในส่วนของ รฟท. ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ และโครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้แจ้งให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับในส่วนที่ยังไม่ได้รับการจัดสรรเงินกู้ให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และ รฟท.</p> |
| <p>20 มีนาคม 2555 เรื่อง ขออนุมัติต่ออายุสัญญาเงินกู้ วงเงิน 800 ล้านบาท ของการ รถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. เห็นชอบการต่ออายุสัญญาเงินกู้ วงเงิน 800 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ต่อไปอีก 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2594 มาตรา 39 (4) สำหรับใช้ในกรณีที่ รฟท. อาจขาดเงินทุนหมุนเวียนในช่วงเวลาหนึ่ง เพื่อไม่ให้กระทบต่อการดำเนินงาน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน พร้อมยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันให้ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของสำนักงานประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เห็นควรเร่งรัดดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน เน้นการเพิ่มรายได้เชิง</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>พาณิชย์ควบคู่ไปกับการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายลงเพื่อบรรเทาภาวะการขาดสภาพคล่องทางการเงินในระยะยาว และเนื่องจาก รฟท. มีโครงการที่จะต้องดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว โดยใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมากทั้งโครงการปรับปรุงทาง โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟความเร็วสูง จึงเห็นควรเร่งรัดพิจารณาแผนการปรับโครงสร้างองค์กร แผนการปรับปรุงประสิทธิภาพและศักยภาพการให้บริการ และแผนการบริหารจัดการหน่วยธุรกิจของ รฟท. เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ที่เพียงพอต่อการชำระหนี้ที่มีอยู่เดิมและภาระการลงทุนในอนาคต แล้วนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย</p> |
| <p>มติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2555 20 มีนาคม 2555</p> | <p>เห็นชอบข้อเสนอผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 ในวันจันทร์ที่ 19 มีนาคม 2555 ตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) สภาธุรกิจตลาดทุนไทย และผู้แทนภาคเอกชนในพื้นที่ 5 จังหวัดในกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ ตรัง และระนอง) ข้อเสนอของภาคเอกชน (เสนอโดย กกร./สทท.) ประกอบด้วย 8 เรื่อง ซึ่งมอบหมายกระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสม ในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ – ชุมพร – สุโขทัย-โลก และปาดังเบซาร์) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ.2553-2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553</p> |
| <p>20 มีนาคม 2555 เรื่อง ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2555 ณ จังหวัดภูเก็ต โดยได้พิจารณาข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) 2. เห็นชอบตามมติที่ประชุมและข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรีตามผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 จังหวัดภูเก็ต และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามมติที่ประชุม และรายงานผลการดำเนินงานให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - โครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย-โลก และปาดังเบซาร์) ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทาง |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>กรุงเทพฯ - ชุมพร - สุโขทัย-ลก และป่าดงเบขาร์) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 5/2553) ซึ่งจะช่วยให้ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้</p> <p>- โครงการ “ทางรถไฟสายอันดามัน” ที่ประชุมมีมติให้ สทท. ศึกษาความเป็นไปได้ และจัดทำรายละเอียดของโครงการทั้งปริมาณการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้า ความคุ้มค่าในการลงทุน ตลอดจนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>22 กุมภาพันธ์ 2555</p> <p>เรื่อง ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 2/2555</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบและเห็นชอบตามมติที่ประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 ณ จังหวัดอุดรธานี โดยมีรายละเอียดข้อเสนอเพื่อพิจารณาของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) รวม 5 เรื่อง ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1.1 ข้อเสนอของ กกร. เกี่ยวกับการเร่งรัดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจาก กรุงเทพฯ - หนองคาย โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ขอนแก่น (บ้านไผ่) - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และโครงการปรับปรุงขยายช่องทางการจราจรเพื่อการคมนาคมและการท่องเที่ยวเลียบบ้านน้ำโขงเส้นทางหมายเลข 211 และเส้นทางหมายเลข 212 ที่ประชุมมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับข้อเสนอของ กกร. ไปพิจารณา ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1.1.1 ศึกษาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดแผนพัฒนารถไฟทางคู่เส้นทาง กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการลงทุนของภาครัฐ ระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมควบคู่กันไป 1.1.2 ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ศึกษาไว้ และเร่งเสนอโครงการฯ ตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 1.1.3 ศึกษารายละเอียดถึงความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ขอนแก่น (บ้านไผ่) - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามระเบียบและขั้นตอนต่อไป 2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงกลาโหม |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| | <p>เกี่ยวกับการศึกษาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดแผนพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่เส้นทาง กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 นั้น เห็นควรพิจารณาถึงความเหมาะสมคุ้มค่าในการลงทุนและการใช้ประโยชน์ โดยให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ที่กำลังจะเกิดขึ้น ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย</p> |
| <p>22 พฤศจิกายน 2554 เรื่อง รายงานการพิจารณา ศึกษาของคณะกรรมการ เศรษฐกิจ การพาณิชย์และ อุตสาหกรรม วุฒิสภา เรื่อง การแก้ปัญหาโครงสร้าง พื้นฐานเศรษฐกิจ : ด้าน โครงข่ายระบบขนส่งและ การอำนวยความสะดวกทาง การค้า</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการดำเนินการตามรายงานการพิจารณาศึกษาของ คณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา เรื่อง การแก้ไขปัญหา โครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจ : ด้านโครงข่ายระบบขนส่งและการอำนวยความสะดวกทาง การค้า ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป โดยกระทรวงพาณิชย์ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทางราง <ol style="list-style-type: none"> 1.1 กระทรวงคมนาคมกำหนดแผนพัฒนาระบบขนส่งจราจร (พ.ศ. 2554 - 2563) 10 ปี เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง 1.2 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2553 - 2557) ประกอบด้วย งานโยธา งานอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม งานรถจักร และก่อสร้างทางคู่ 1.3 โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า ICD 1.4 ริเริ่มพัฒนาโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง 5 เส้นทาง จากกรุงเทพฯ ไป เชียงใหม่ หนองคาย ปาดังเบซาร์ อุบลราชธานี และระยอง และปี พ.ศ. 2555 มีแผนงานเตรียมการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ 1.5 กระทรวงคมนาคมมีแผนงานการลงทุนแบบ PPPs จำนวน 20 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวง (บางปะอิน - สระบุรี - นครราชสีมา) โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล โครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก และโครงการรถไฟฟ้าสีม่วง สีน้ำเงิน เป็นต้น 1.6 กระทรวงคมนาคมจัดทำหน่วยงาน จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ ธุรกิจการเดินรถ ธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน ธุรกิจซ่อมบำรุง และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินโครงการ Airport Rail Link 2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริการขนส่งทางน้ำ <ol style="list-style-type: none"> 2.1 กระทรวงคมนาคมได้พัฒนาท่าเรือทางลำน้ําและท่าเรือชายฝั่งสำหรับการขนส่งสินค้า ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือ อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ จังหวัดอ่างทอง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ A แหลมฉบัง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง 2.2 พัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งและ Logistics เช่น การก่อสร้างท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 และท่าเรือเชียงแสน 3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | <p>(มหาชน) ได้พัฒนาเขตปลอดอากร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ 413 ไร่ เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Services)</p> <p>4. การบริหารจัดการระบบขนส่ง</p> <p>4.1 มีคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2555 - 2559) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ (พ.ศ. 2555 - 2559)</p> <p>4.2 มีแผนพัฒนาระบบขนส่งจราจร (พ.ศ. 2554 - 2563) เพื่อบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ และเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในอนาคต 10 ปี</p> |
| <p>3 พฤษภาคม 2554</p> <p>เรื่อง ขอรับความเห็นชอบโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <p>1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 14,903.55 ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน วงเงิน 4,981.05 ล้านบาท แทนการจัดการหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 6 ขบวน โครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน วงเงิน 6,562.50 ล้านบาท และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตอม จำนวน 56 คัน วงเงิน 3,360 ล้านบาท โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย ดังนี้</p> <p>2.1 ประเด็นความเห็นเกี่ยวกับโครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน ได้แก่ การจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมด้านเทคนิคและราคาต่อหน่วยของโครงการฯ โดยเปรียบเทียบความแตกต่างทางเทคนิคของตู้รถโดยสารที่เสนอในครั้งนี้นี้กับโครงการจัดการหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train Set) และความเหมาะสมของประมาณการวงเงินลงทุนเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี การศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาบริการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อใช้ในการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. และแผนพัฒนาระบบรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการจัดการรถโดยสารและรถสินค้าในระยะต่อไป การเร่งรัดแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 การจัดหาแหล่งเงินดำเนินการ โดยเฉพาะในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง การปรับปรุงตารางการเดินรถให้สอดคล้องกับประมาณการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต และการเร่งสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการของผู้โดยสารทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนส่งเสริมการขายและ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>การกำหนดกลยุทธ์ด้านราคาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร</p> <p>2.2 ประเด็นความเห็นเกี่ยวกับโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตรอม จำนวน 56 คัน ได้แก่ การพิจารณาศึกษาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนากิจการรถไฟ และการเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน 50 คัน การศึกษาผลกระทบจากการพัฒนากิจการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อใช้ในการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. และแผนพัฒนาทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน การเร่งพัฒนาระบบการบริหารจัดการรถจักร (Fleet Management) ที่ครอบคลุมทั้งด้านแผนการใช้งานของรถจักร แผนการจัดการหรือซ่อมบำรุงรถจักร รวมทั้งแผนการปลดระวางรถจักรอย่างเป็นระบบ การจัดทำแผนการส่งเสริมการตลาดเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนและผู้ประกอบการมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น การจัดทำฐานข้อมูลที่ติดของ รฟท. เพื่อให้ทราบจำนวนพื้นที่ ที่ตั้ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. ในปัจจุบัน และการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท.</p> <p>3. ให้กระทรวงการคลังเร่งรัดการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดหาและค้ำประกันเงินกู้เพื่อรองรับการดำเนินโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> |
| <p>3 พฤษภาคม 2554</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงิน จำนวน 6,278 ล้านบาท เพื่อให้มีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะใช้ในการดำเนินงานสำหรับช่วงเวลาที่เหลือก่อนสิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการ เงื่อนไข รายละเอียดของการกู้เงิน และยกเว้นการคิดค่าค้ำประกันเงินกู้ให้แก่ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 2. ให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและข้อสังเกตของสำนักงบประมาณที่เห็นควรให้ รฟท. เสนอให้คณะกรรมการ รฟท. พิจารณาอนุมัติปรับโครงสร้างราคาค่าโดยสารตามความเห็นของคณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่มีมติให้ รฟท. สามารถเบิกเงินอุดหนุนบริการสาธารณะประจำปี พ.ศ. 2553 ส่วนที่เหลือได้ภายหลังจากคณะกรรมการ รฟท. พิจารณาปรับโครงสร้างราคาค่าโดยสารแล้ว เพื่อให้ รฟท. นำเงินอุดหนุนดังกล่าวมาชดเชยการขาดสภาพคล่องขององค์กรต่อไป และให้ รฟท. เร่งดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ของ รฟท. ในเรื่องการปรับปรุงโครงสร้างค่าโดยสารให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์และต้นทุนที่เป็นจริง รวมทั้งเร่งรัดปรับปรุง |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | การบริหารจัดการเพื่อเพิ่มรายได้ในส่วนการขนส่งเชิงพาณิชย์และการบริหารสินทรัพย์ต่าง ๆ โดยเฉพาะการบริหารจัดการที่ดินเพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์อย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายลง ไปดำเนินการด้วย |
| 4 เมษายน 2554 เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเวลาเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะเวลาเร่งด่วน พ.ศ. 2553 - 2557 (เพิ่มเติม) ณ เดือนมกราคม 2554 มีผลการดำเนินงาน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที จำนวน 11 รายการ วงเงินลงทุนรวม 87,529 ล้านบาท (รัฐรับภาระ 84,024 ล้านบาท รฟท. รับภาระ 3,505 ล้านบาท) 2. โครงการที่จะต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน EIA เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นรายโครงการ จำนวน 10 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 89,279 ล้านบาท (รัฐรับภาระ 68,310 ล้านบาท รฟท. รับภาระ 20,969 ล้านบาท) 3. การก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ จำนวน 112 แห่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 - 2559 ของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท วงเงินลงทุนรวม 19,475 ล้านบาท (เปลี่ยนแปลงจากเดิม จำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุน 19,013 ล้านบาท) แบ่งเป็นงานของกรมทางหลวง 82 แห่ง วงเงินลงทุน 16,550 ล้านบาท และงานของกรมทางหลวงชนบท 30 แห่ง วงเงินลงทุน 2,925 ล้านบาท |
| 27 เมษายน 2553 | รับทราบผลการประชุมคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงการข่ายระบบรถไฟทางคู่ในเส้นทาง สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ |
| 3 สิงหาคม 2553 เรื่อง ขอความเห็นชอบการดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ให้กระทรวงคมนาคม โดยการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เร่งดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2553 ที่ให้ กทท. ทบทวนแผนดำเนินงานของโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังให้มีความเหมาะสมของอัตราค่าภาระในการให้บริการและรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมทุนในโครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ภายใต้กรอบวงเงินสำหรับการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการ จำนวน 39 ล้านบาท และให้นำเสนอโครงการให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาอีกครั้งหนึ่งโดยด่วน 2. ให้ กทท. รับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณที่ให้ กทท. พิจารณาความเหมาะสมและเป็นไปได้กรณีที่จะให้ภาคเอกชนเข้าร่วมพัฒนา |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | <p>โครงการฯ และความคุ้มค่าในการลงทุนให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติฯ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการด้วย</p> |
| <p>17 พฤศจิกายน 2552 เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) เสนอ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 โดยที่ประชุมได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การแก้ไขมติคณะกรรมการ รศก. ครั้งที่ 15/2552 การแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ฝ่าย เพื่อตรวจสอบการดำเนินการโครงการ 76 โครงการ และเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหามาบาดุดและการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย - เห็นชอบในหลักการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟและแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วนช่วงปี พ.ศ. 2553-2557 ที่ชัดเจน ทั้งนี้ ให้เร่งจัดส่งรายละเอียดแผนการลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภายใน 7 วัน และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาภายใน 45 วัน และนำเสนอคณะกรรมการ รศก. พิจารณาต่อไป - เห็นชอบในหลักการการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ ซึ่งได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link รวมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมหารือและทำความเข้าใจกับ รฟท.และผู้เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมควรให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรของ รฟท. และภาระการเงินของ รฟท. ด้วย - มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งศึกษารายละเอียดความเหมาะสมของโครงการและแผนการลงทุนเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเส้นทางเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินทุน - มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ-ระยอง ให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน โดยพิจารณารูปแบบการลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) และส่งให้กระทรวงการคลังพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป - มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรีบไปพิจารณาวางแผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุนกับการพัฒนาเมือง รวมทั้งคำนึงถึงการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และการสนับสนุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| <p>27 ตุลาคม 2552</p> <p>เรื่อง รายงานการหยุดเดินรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้</p> <p>1. รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมสถานการณ์การหยุดเดินรถ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร และการแก้ไขปัญหาในระยะยาว สรุปได้ดังนี้ จากกรณีที่พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในพื้นที่เส้นทางภาคใต้ได้ยื่นขอลาป่วยพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ในวันที่ 19 ตุลาคม 2552 และต่อมาได้อ้างว่าหัวรถจักรอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้มีการหยุดเดินรถไฟในเส้นทางภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขบวนท้องถิ่น และจากการหยุดเดินรถทำให้เกิดความเสียหายแก่ รฟท. ประมาณ 20.16 ล้านบาท นั้น กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า โดยมอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก บริษัทขนส่ง จำกัด และบริษัทเอกชนร่วมบริการจัดรถโดยสารมาให้บริการขนถ่ายสัมภาระ และรับผู้โดยสารที่ตกค้างเพื่อไปส่งยังจุดหมายปลายทาง และให้กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบทจัดส่งเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เข้าดูแลและช่วยเหลือประชาชนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง จัดหาอาหาร ที่พักชั่วคราว ขนถ่ายสัมภาระ เพื่อเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง รวมทั้งให้เจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ได้แก่ ทหาร ตำรวจ และฝ่ายปกครองจัดกำลังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ในส่วนของรถจักร จำนวน 4 คัน ที่ถูกยึดไว้ที่โรงรถจักรหาดใหญ่ ซึ่งพนักงานอ้างว่ามีสภาพไม่สมบูรณ์ ไม่อาจนำมาใช้เดินรถได้ ขณะที่วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกลยืนยันว่า รถจักรดังกล่าวอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ นั้น ทางผู้บริหาร รฟท. ได้จัดหาพนักงานขับรถและช่างเครื่องจำนวน 4 ชุดจากส่วนกลางไปสำรองในพื้นที่เพื่อเดินรถทันที เมื่อหัวรถจักรคืนได้ เป็นต้น สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาว ได้แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ รฟท. จำนวน 4 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการ ฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการ ฯ ด้านทรัพย์สิน คณะกรรมการ ฯ ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับและคณะกรรมการ ฯ ด้านบุคลากรและอัตรากำลัง</p> <p>2. เห็นชอบให้ รฟท. ยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอนุมัติให้ รฟท. รับพนักงาน รฟท. จำนวน 171 อัตรา ประกอบด้วย ตำแหน่งช่างเครื่องฝึกหัด จำนวน 121 อัตรา และตำแหน่งพนักงานเดินรถและโยธา จำนวน 50 อัตรา</p> |
| <p>6 ตุลาคม 2552</p> <p>เรื่อง อุบัติเหตุรถไฟตกรางที่สถานีเขาเต่า อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้</p> <p>1. รับทราบตามที่อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยรายงาน ว่า รถไฟขบวนรถด่วน ตรัง-กรุงเทพ เกิดอุบัติเหตุตกรางก่อนเข้าสถานีเขาเต่า อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อเวลา 04.42 น. ของวันที่ 5 ตุลาคม 2552 รวม 12 โบกี้ มีผู้เสียชีวิต 7 ราย และบาดเจ็บ 88 ราย ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและเก็บกู้ซากโบกี้รถไฟตั้งแต่เริ่มเกิดเหตุแล้วเสร็จ เมื่อเวลา 02.00 น. ของวันที่ 6 ตุลาคม 2552 ขณะนี้เดินรถได้ตามปกติแล้ว และรับทราบ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะมอบเงินช่วยเหลือแก่ญาติผู้เสียชีวิตรายละ 80,000 บาท และมอบเงินช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บที่นอนรักษาตัวที่โรงพยาบาล รวมทั้งค่ารักษาพยาบาลด้วย และในส่วนของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย แจ้งว่ากระทรวงมหาดไทยได้ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บรายละ 5,000 บาท ผู้เสียชีวิตรายละ 10,000 บาท และให้ทางจังหวัดช่วยจัดงานศพด้วย</p> <p>2. ให้ รฟท. กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาระยะยาวเกี่ยวกับประสิทธิภาพของพนักงานขับรถไฟ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้โดยสาร และหาวิธีป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก โดยปรับโครงสร้าง รฟท. ให้มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ญาติผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บควรพิจารณาให้ความช่วยเหลือเพิ่มขึ้นตามความเดือดร้อนที่แท้จริง โดยยึดหลักมนุษยธรรม</p> |
| <p>22 กันยายน 2552</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้</p> <p>1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงานชำระหนี้ และดอกเบี้ยเงินกู้ รวมถึงจ่ายลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. จำนวน 4,210 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ รฟท. ดำเนินการเจรจากับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ รฟท. ให้สามารถดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 เพื่อให้แบ่งแยกผลขาดทุนต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน และสร้างรายได้เพิ่มเติมจากทรัพย์สินของ รฟท. รวมทั้งให้บริหารรายรับ-รายจ่าย โดยหาแนวทางในการเพิ่มรายได้จากธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้องและควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานในส่วนที่สามารถควบคุมได้เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องกรณีที่ต้นทุนการดำเนินงานปรับตัวเพิ่มขึ้นจากที่ประมาณการไว้ โดยเฉพาะต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง และจัดทำแผนการจัดหาเงินลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการและการดำเนินกิจการในระยะยาว และให้เสนอคณะรัฐมนตรีทราบ ไปดำเนินการด้วย</p> |
| <p>8 กันยายน 2552</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติต่ออายุสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนที่สถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้</p> <p>1. เห็นชอบการต่ออายุสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนที่สถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง จำนวน 6 ราย ได้แก่ สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS), สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมฉบับังเทอร์มินัล จำกัด (ESCO), สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT), สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA), สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (THL) และสถานี F บริษัท เอ็น.วาย.</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| | <p>เค.ดิสทริบิวชัน เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (NICD) เป็นระยะเวลา 5 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม 2549 ถึงวันที่ 5 มีนาคม 2554 โดยกำหนดอัตราค่าเนียมสัมปทานเฉลี่ยที่ 56.40 บาทต่อตารางเมตร ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ทุกปีสัมปทาน โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่สิ้นสุดสัญญาสัมปทานเดิมตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> <p>2. ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เห็นควรเร่งดำเนินการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) แห่งที่ 2 เพื่อสนับสนุนให้มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น และข้อสังเกตของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับสัญญาที่จัดทำขึ้นใหม่จะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2554 สมควรที่การรถไฟฯ ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องพิจารณาเกี่ยวกับการดำเนินงานที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เป็นการล่วงหน้าด้วยว่า หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาที่จัดทำขึ้นใหม่แล้วถ้าประสงค์ให้เอกชนดำเนินงานที่เดิมต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งจำเป็นจะต้องพิจารณาถึงระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ด้วย ไปพิจารณาดำเนินการด้วย</p> |
| <p>23 มิถุนายน 2552</p> <p>เรื่อง การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (พลตรี สนั่น ขจรประศาสน์) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายบุญจง วงศ์ไตรรัตน์) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายถาวร เสนเนียม) รับไปชี้แจงทำความเข้าใจกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย และพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรณีที่มีความเข้าใจคลาดเคลื่อนเกี่ยวกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 (เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2552) ว่าจะมีการแปรรูป รฟท. โดยให้ชี้แจงทำความเข้าใจกับสหภาพแรงงานฯ และพนักงาน รฟท. ตลอดจนประชาชน ให้เข้าใจถูกต้องตรงกันว่ามติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวมุ่งปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รฟท. ให้ดียิ่งขึ้นและแก้ไขปัญหาการขาดทุนของ รฟท. ที่เป็นอย่างต่อเนื่อง การจะตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท เพื่อแยกการบริหารทรัพย์สิน และการให้บริการของ รฟท. ให้ชัดเจนและมีประสิทธิภาพโดยบริษัทลูกทั้ง 2 บริษัท รฟท. ถือหุ้นร้อยละ 100 และไม่มีการแปรรูปฯ แต่อย่างใด</p> |
| <p>3 มิถุนายน 2552</p> <p>เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบาย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้</p> <p>1. เห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2552 ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาเรื่อง การปรับ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| <p>ด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2552</p> | <p>โครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ) ประธานกรรมการ กนร. เสนอ</p> <p>2. อนุมัติในหลักการเกี่ยวกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ (หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปร.) 0804/143 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 และหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปร.) 0804/149 ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2552) ส่วนเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถและบริษัทบริหารสินทรัพย์นั้น อนุมัติงบประมาณให้เฉพาะบริษัทเดินรถ จำนวน 140 ล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 เท่านั้น และให้ รฟท. ปรับแผนปฏิบัติงาน และแผนการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ไปดำเนินการ ส่วนปีต่อไป ให้ใช้จ่ายจากรายได้ที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการทางการเงินของบริษัทต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ</p> <p>3. ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามข้อสังเกตของรองนายกรัฐมนตรี (นายกอร์ปศักดิ์ ฯ) ประธาน กรรมการ กนร. ที่ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการดำเนินงานของ รฟท. อย่างใกล้ชิดและรายงานความคืบหน้าต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป และให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ รฟท. พิจารณา ทบทวนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารสำหรับหน่วยธุรกิจเดินรถโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL) ให้สอดคล้องกับกรณีการจ้างบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ โดยเฉพาะฝ่ายปฏิบัติการ และจัดทำแผนในการโอนหน่วยธุรกิจการเดินรถโดยสารและสินค้าให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ภายในปี พ.ศ. 2554 และให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางและกลไกกำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการให้บริการ และการกำกับให้การให้บริการระบบขนส่งทางรางเพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ และเพื่อสร้างความเป็นธรรมระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งรัฐบาล ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ให้บริการเดินรถ และให้ รฟท. เร่งจัดเตรียมรายละเอียดของโครงการลงทุนภายใต้แผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน ของ รฟท. โดยให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการทั้งทางด้านเทคนิค เศรษฐกิจ การเงิน แผนธุรกิจและแผนการตลาดทางเลือกการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน เพื่อให้โครงการมีรายละเอียดที่สมบูรณ์และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป ไปพิจารณาดำเนินการด้วย</p> |
| <p>11 พฤศจิกายน 2551 เรื่อง ขออนุมัติโครงการ จัดการจักรดีเซลไฟฟ้า</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้</p> <p>1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) ขนาด</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| <p>จำนวน 20 คั่น และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน 308 คั่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>นำหนักกวดเพลาส่งสูงสุด 20 ตัน/เพลาน้ำหนัก 308 คั่น โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย และให้ รฟท. กู้เงินจากต่างประเทศเพื่อดำเนินโครงการ ฯ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ โดย รฟท. เป็นผู้รับภาระการลงทุนทั้งหมด เนื่องจากการลงทุนในส่วนของระบบรถ (Rolling Stocks) รวมทั้งให้ รฟท. จัดทำแผนการปรับปรุงทางและสะพานให้สามารถรองรับน้ำหนักของรถจักรและอุปกรณ์ล้อเลื่อนและแผนการจัดการรถจักรให้มีความสอดคล้องกัน ตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ</p> <p>2. ให้กระทรวงการคมนาคม และ รฟท. เร่งรัดดำเนินการตามแนวทางของแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 (เรื่องแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท.) ร่วมกับกระทรวงการคลังเพื่อให้มีความคืบหน้าเป็นรูปธรรมโดยเร็ว และเป็นไปตามมติคณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินการแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ภายใต้คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 ซึ่งมีมติให้ปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และจัดตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท คือ บริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สินภายในปี 2551 และเห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดปรับปรุงเส้นทาง โดยเฉพาะหมอนและทางที่มีอยู่ในสภาพทรุดโทรมในเส้นทางต่าง ๆ ที่ผ่านย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) ตามความเห็นกระทรวงการคลังด้วย</p> |
| <p>1 พฤษภาคม 2551</p> | <p>เห็นชอบแนวทางการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางโดยการดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถสนับสนุน การบริการขนส่งคนและสินค้า ลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ รวมทั้งการพัฒนากระบวนรถไฟด่วนไปสู่หัวเมืองหลักของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระบบราง เพื่อจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง</p> <p>แผนงานที่ถูกลำมาบรรจไว้ในแผนแม่บทการพัฒนากระบวนรถไฟ ประกอบด้วย</p> <p>1) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ แนวทางการเสนอแนะเส้นทางเพื่อพัฒนา จะพิจารณาจากความจริงที่ยังเหลืออยู่ของช่วงเส้นทางต่าง ๆ ประกอบกับความหนาแน่นของการใช้เส้นทาง และความต่อเนื่องของการพัฒนาจากศูนย์กลางของประเทศ โดยในระยะแรกจะเป็นการสร้างทางคู่ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| | <p>2) แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เช่น โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม ศูนย์ควบคุมการเดินรถ และการจัดการถักกรีตซีลไฟฟ้า 13 คัน (20 ตัน/เพลลา) เป็นต้น</p> <p>3) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ โดยเส้นทางที่เสนอให้พัฒนาใน ระยะแรก ของแผนแม่บท ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงราย สายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สาย มาบตาพุด-ระยอง และสายสงขลา-ปากบารา</p> <p>4) แผนการพัฒนาระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง มีแนวเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สายเหนือ : กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ● สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : กรุงเทพฯ-หนองคาย ● สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง : กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ● สายตะวันออก : กรุงเทพฯ-ระยอง ● สายใต้ : กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ <p>5) แผนงานด้านอื่น ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ</p> |
| <p>25 ธันวาคม 2550</p> <p>เรื่อง โครงการจัดการรถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 ที่มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดหารถโบกี้ปั่นจั่นกลขนาดยกน้ำหนักได้ไม่ต่ำกว่า 60 ตัน จำนวน 2 คัน โดยในส่วนของงบประมาณดำเนินการให้ รฟท. พิจารณาใช้จ่ายจากงบประมาณส่วนอื่นที่ยังไม่มีความจำเป็นเร่งด่วนมาใช้ในการนี้เป็นลำดับแรกก่อน เนื่องจากโครงการนี้เป็นเรื่องที่ใช้งบประมาณในจำนวนที่ไม่สูงมากนัก และเพื่อให้สอดคล้องกับกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ตามประเด็นอภิปรายของคณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ และให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ เพื่อจัดทำแผนระยะยาวในการแก้ปัญหาการเงินของ รฟท. อย่างเป็นระบบเพื่อนำไปสู่การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ และให้ รฟท. รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน โดยให้ รฟท. เร่งฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานให้อยู่ในสภาพที่ดี และกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาดูดัดผ่านทางรถไฟเพื่อเพิ่มความปลอดภัย (Safety) และแก้ไขปัญหาการเดินรถในปัจจุบันเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ควรศึกษาวิเคราะห์รายละเอียดสภาพปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งที่เกิดจากความผิดพลาดด้านการปฏิบัติการ สภาพราง ล้อเลื่อน และอาณัติสัญญาณ รวมทั้งจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า และเพื่อลดโอกาสความสูญเสียทางเศรษฐกิจ</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| | ที่จะเกิดขึ้นในระยะยาว ไปดำเนินการด้วย |
| 22 ตุลาคม 2550 เรื่อง โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการ | คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแผนงาน/โครงการ/มาตรการที่สำคัญ เพื่อสนับสนุนโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางระหว่างจังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครราชสีมา กับท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางระหว่างจากย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ท่าข้าวก้านตรง จังหวัดนครสวรรค์ กับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot :ICD) ที่ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการพิจารณารายละเอียดของแต่ละแผนงาน/โครงการ/มาตรการสำคัญที่สนับสนุนโครงการอย่างรอบคอบ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่งก่อนดำเนินการ ตามความเห็นของสำนักงานประมาณ และให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องรวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของคณะรัฐมนตรีที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกับกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตแร่บรรทุกตู้สินค้าและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยอาจนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนบางชนิดที่จำเป็นและศึกษาต่อยอดเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาและดำเนินการผลิตชิ้นส่วนที่เหลือในประเทศต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมร่วมพิจารณา กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนระยะยาวและเตรียมการรองรับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางแทนการใช้การขนส่งทางถนน โดยดำเนินการให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สามารถประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งให้มีความเหมาะสมกับสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศ ไปพิจารณาดำเนิน |
| 24 กรกฎาคม 2550 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย | คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอดังนี้ รัฐบาลงบประมาณทำการประจำปีงบประมาณพ.ศ. 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรับปรุงใหม่ ประกอบด้วย งบประมาณรายได้ จำนวน 8,983 ล้านบาท งบประมาณรายจ่าย จำนวน 18,146 ล้านบาท และประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 9,163 ล้านบาท และเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อให้ รฟท. มีเงินสดสำหรับการดำเนินงานชำระเงินกู้ และลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) รับความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ให้ รฟท. เร่งดำเนินการตามแผนฟื้นฟูในส่วนที่อยู่ในอำนาจโดยไม่ต้องรอการอนุมัติแผนจากคณะรัฐมนตรี ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการด้านการเดินรถ และการจัดทาระบบบัญชีที่แยกการให้บริการเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดผลการดำเนินงานที่ขาดทุนได้ระดับหนึ่ง และการจัดสรรเงินอุดหนุนจากรัฐบาลมีความรวดเร็วและสอดคล้องกับผลการดำเนินงานที่แท้จริง เป็นต้น ไปพิจารณาดำเนินการด้วยโดยให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินการให้เสร็จเรียบร้อยโดยเร็ว |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|--|
| <p>24 กรกฎาคม 2550</p> <p>เรื่อง แผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐ และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ส่วน รฟท. จะมีบทบาทในการปรับปรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation : IMO) กำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการเดินรถและการประกอบการเดินรถเชิงพาณิชย์ที่จะต้องแข่งขันกับภาคเอกชน ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ไปพิจารณาด้วยว่าในข้อเสนอกรอบโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟกำหนดให้ รฟท. มีบทบาทส่วนหนึ่งในการกำกับดูแลและการประกอบการควบคู่กัน ซึ่งไม่เหมาะสมในหลักการ สมควรแยกบทบาทดังกล่าวออกจาก รฟท. ส่วนการขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 อาจจะมีผลทำให้มีการเปิดรับพนักงานเข้าปฏิบัติงานจำนวนมากจนเป็นการเพิ่มภาระ ดังนั้น จึงไม่ควรยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีแต่อาจเสนอขอยกเว้นจะเหมาะสมกว่า และให้กระทรวงคมนาคมยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน รวมทั้งเห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการเปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม และให้ดำเนินการจัดทำข้อตกลงมาตรฐานกับสหภาพแรงงาน รฟท. เกี่ยวกับเรื่องนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันด้วย และเห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ</p> |
| <p>22 พฤษภาคม 2550</p> <p>เรื่อง ขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนและระยะเวลาก่อสร้างทางคู่ขนานผู้กั้นข้ามปีงบประมาณของ โครงการก่อสร้างทางคู่ขนานในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอน ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อนผู้กั้นข้ามปีงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ขนานฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการ ฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2547-2550) เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินการ 7 ปี (พ.ศ. 2547-2553) และยกเว้นการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างรัฐบาล ไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและเศรษฐกิจ ที่ทำไว้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2548 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดการประกวดราคาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ควรเร่งรัดการดำเนินการปฏิรูปการบริหารจัดการกิจการรถไฟให้แล้วเสร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็วด้วย</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|---|
| <p>27 มีนาคม 2550</p> <p>เรื่อง โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้วยวิธีการค้าแบบแลกเปลี่ยน</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอแนวทางการดำเนินโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ด้วยวิธีการค้าแบบแลกเปลี่ยน โดยให้ดำเนินการเจรจากับฝ่ายจีนจนได้ข้อยุติ และประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่ายในโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าของ รฟท. แลกเปลี่ยนกับข้าวสารในสต็อกรัฐบาล และเจรจาในลักษณะคู่ขนาน ดังนี้ เรื่องรถจักร มอบให้ รฟท. เเจรจากับ CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE & ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION (CNR) ส่วนเรื่องข้าวสารในสต็อกรัฐบาล กระทรวงพาณิชย์จะเจรจากับฝ่ายจีน รวมทั้งให้ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เกี่ยวกับธุรกรรมการเงิน ทั้งนี้ ให้ปรับชื่อโครงการเป็น "โครงการจัดการรถจักรดีเซลของการรถไฟแห่งประเทศไทย"</p> |
| <p>3 มิถุนายน 2546</p> <p>เรื่อง ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศ</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอว่า ปัจจุบันระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศยังคงให้ความสำคัญแต่เฉพาะการขนส่งทางรถยนต์เป็นหลัก ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจร รวมทั้งการขนส่งสินค้ายังต้องใช้รถบรรทุกเป็นหลัก ซึ่งนอกจากจะมีปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกิน อันเป็นต้นตอของปัญหาส่วรถบรรทุก และอุบัติเหตุร้ายแรงแล้ว ยังเป็นปัจจัยสำคัญให้ถนนสายต่าง ๆ และสะพานชำรุดเสียหายอย่างรวดเร็ว ต้องใช้งบประมาณเพื่อการซ่อมบำรุงเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ดังนั้น เพื่อให้การคมนาคมขนส่งทั้งในส่วนของการสัญจรไปมาของประชาชน และการขนส่งสินค้าในเมืองและระหว่างเมืองให้เกิดความสะดวก ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย และมีประสิทธิภาพสูงสุด ควรนำเอาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transportation) มาใช้เพื่อให้ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมทั้งในส่วนของการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้ามีช่องทางการคมนาคมขนส่งที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากที่สุด สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและศักยภาพของแต่ละพื้นที่ โดยอาจพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ และเป็นการขนส่งหลักอีกทางหนึ่ง ส่วนระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟลอยฟ้า หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน อาจจะต้องขยายออกไปยังรอบนอกกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนและลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว จึงขอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรับเรื่องนี้ไปร่วมพิจารณากับกระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และส่วนราชการอื่นที่เกี่ยวข้องให้ได้แนวทางการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นระบบชัดเจนเหมาะสม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป และหากมีความจำเป็นต้องแก้ไขกฎหมาย กฎ ข้อบังคับที่ล้าสมัยหรือเป็นอุปสรรคก็ให้พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|--|--|
| <p>1 เมษายน 2546</p> <p>เรื่อง การกู้เงินสำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 7 ที่มีมติอนุมัติตามข้อเสนอของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับการกู้เงินสำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป สรุปดังนี้ (1) อนุมัติในหลักการให้ รฟท. กู้เงินในประเทศเพื่อจ่ายค่าก่อสร้างและค่างานด้านอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ตามโครงการก่อสร้างทางคู่ของ รฟท. ในเส้นทางทางสามช่วงรังสิต-ภาชี บางซื่อ-ตลิ่งชัน ทางคู่ 3 สาย และในเส้นทางบ้านภาชี-ลพบุรี บ้านภาชี-มาบกะเบา และตลิ่งชัน-นครปฐม (ST 2) และในเส้นทางสายหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา (ST 3) ในส่วนที่สำนักงบประมาณไม่สามารถจัดสรรให้ตามแผนการใช้จ่ายเงินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 จนสิ้นสุดโครงการ รวมทั้งอนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศทดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อจ่ายเป็นค่างานด้านอาณัติสัญญาณ ฯ รวมกันภายในวงเงินไม่เกิน 8,000 ล้านบาท และ (2) อนุมัติให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระชำระคืนต้นเงินและดอกเบี้ย</p> |
| <p>9 ตุลาคม 2544</p> <p>เรื่อง ความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบรายงานความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้ กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่า โครงการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลด้านคมนาคม แต่เนื่องจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการด้านเศรษฐกิจและการเงินไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ได้มอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าว โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการขออนุมัติดำเนินการต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีเห็นว่า โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย มีกรอบวงเงินลงทุนที่สูงมาก ในขณะที่ รฟท. ดำเนินกิจการขาดทุน จึงต้องพิจารณาถึงความจำเป็นในระยะยาวและความคุ้มทุนเพราะปัจจุบันการเดินทางโดยรถยนต์มีความสะดวก รวดเร็วขึ้น ทำให้การเดินทางโดยรถไฟมีความจำเป็นน้อยลง นอกจากนี้ แนวทางรถไฟบางส่วนตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เอ ซึ่งจำเป็นต้องออกแบบก่อสร้างเป็นอุโมงค์ผ่านภูเขา และต้องผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหลายอำเภอ ตลอดจนต้องเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ส่วนหนึ่ง จึงขอให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมป่าไม้) กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทบทวนโครงการดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง</p> |

| มติคณะรัฐมนตรี | การขนส่งสินค้าทางรถไฟ |
|---|---|
| <p>7 พฤศจิกายน 2543</p> <p>เรื่อง การปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> | <p>คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบหลักการปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการจัดตั้งบริษัทของการรถไฟ ๆ จำนวน 3 บริษัท โดยแยกกิจการของการรถไฟ ๆ ออกเป็น 4 ส่วน คือ ส่วนซึ่งเป็น รัฐวิสาหกิจ และส่วนที่จัดตั้งเป็นบริษัทอีก 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนการเดินรถ ส่วนซ่อมบำรุง ล้อเลื่อนรถไฟ และส่วนทรัพย์สิน โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 สำหรับการจัดการทรัพย์สิน หนี้สินของการรถไฟ ๆ นั้น ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท ตามความเห็นของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (นายสุภชัย พานิชภักดิ์) ประธาน กนร. เสนอ</p> |

ภาคผนวก 3

พระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช 2464

พระราชบัญญัติ
การรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๕๕

ในพระปรมาภิไธย
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช
ชานินวัต กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยากร
ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๕
เป็นปีที่ ๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่เป็นการสมควรจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นเอกเทศ

พระมหากษัตริย์ โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา จึงมีพระบรมราชโองการให้
ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๕๕”

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุ
เบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกบรรดากฎหมาย กฎและข้อบังคับอื่นซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่ง
พระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้
“การรถไฟแห่งประเทศไทย” หมายความว่า การรถไฟซึ่งจัดตั้งขึ้นตาม
พระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

“ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจ
ออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๖๘/ตอนที่ ๕๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๔/๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๕

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑
การจัดตั้ง ทุน และเงินสำรอง

มาตรา ๖ ให้จัดตั้งการรถไฟขึ้น เรียกว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

- (๑) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม
- (๒) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

มาตรา ๗ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นนิติบุคคล

มาตรา ๘ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งสำนักงานใหญ่ในจังหวัดพระนคร และจะตั้งสาขาหรือผู้แทนขึ้น ณ ที่อื่นใดในราชอาณาจักรก็ได้ และจะตั้งสาขาหรือผู้แทนขึ้น ณ ต่างประเทศในเมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีก็ได้

มาตรา ๙^๒ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

- (๑) สร้าง ซ่อม ซ่อมแซม รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- (๒) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ
- (๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- (๔) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- (๕) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (๖) รับส่งเงินทางรถไฟ
- (๗) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

^๒ มาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๘) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

(๙) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ

(๑๐)^๓ จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

(๑๑)^๔ เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

มาตรา ๑๐ ให้โอนทรัพย์สินและหนี้ทั้งสินของกรมรถไฟให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

มาตรา ๑๑ ให้จ่ายเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท จากงบประมาณรายจ่ายสามัญของกรมรถไฟประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๔๙๔ กับเงินทั้งหมดในงบประมาณรายจ่ายวิสามัญลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟในงบเงินกองทุนพัฒนาเศรษฐกิจและงบการรถไฟประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๔๙๔ ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

มาตรา ๑๒ ทุนประเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ประกอบด้วย

(๑) สินทรัพย์ที่รับโอนมาจากกรมรถไฟเมื่อได้หักหนี้สินออกแล้ว

(๒) เงินที่ได้รับตามมาตรา ๑๑

มาตรา ๑๓ ทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยย่อมไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี

มาตรา ๑๔ บรรดาคดี การสอบสวน หรือการพิจารณาของอนุญาตตุลาการซึ่งกรมรถไฟเป็นคู่ความหรือเข้าเกี่ยวข้องในฐานะใด ๆ ที่ค้างอยู่ในชั้นได้สวน สอบสวนพิจารณา หรือบังคับคดีนั้น ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นคู่ความหรือผู้เกี่ยวข้องในฐานะนั้น ๆ แล้วแต่กรณี แทนที่กรมรถไฟ และให้ถือว่านายความซึ่งกรมรถไฟได้แต่งตั้งไว้ในคดีหรือการพิจารณาดังกล่าว เป็นนายความของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไปด้วย

มาตรา ๑๕ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ บรรดาที่กฎหมายให้ไว้แก่กรมรถไฟ

^๓ มาตรา ๙ (๑๐) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๓

^๔ มาตรา ๙ (๑๑) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๓

มาตรา ๑๕ ทวิ^๕ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการรถไฟ ให้ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจสั่งให้บุคคลผู้ซึ่งปลุกสร้างสิ่งใดโดยไม่มีเหตุอันชอบด้วยกฎหมายภายในระยะสี่สิบเมตรวัดจากขอบรางรถไฟด้านริมสุดของแต่ละด้านรางรถไฟแต่ต้องไม่เกินเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย รื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลุกสร้างนั้นภายในกำหนดเวลาอันสมควรได้ ถ้าไม่ปฏิบัติตาม ให้ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจรื้อถอนหรือทำลาย โดยผู้นั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น

มาตรา ๑๖ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ และบรรดากฎข้อบังคับที่ได้ออกตามพระราชบัญญัตินั้น ให้คงใช้บังคับต่อไป ทั้งนี้ เพียงเท่าที่มีเดิม ความบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ และที่มีเดิมความขัดหรือแย้งต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

เพื่อประโยชน์แห่งการนำพระราชบัญญัติและกฎข้อบังคับดังกล่าวในวรรคก่อนมาใช้บังคับต่อไป ให้อ่านคำบางคำในพระราชบัญญัติและกฎข้อบังคับนั้น ดังต่อไปนี้

คำว่า “กรมรถไฟแผ่นดิน” และคำว่า “กรมรถไฟ” ให้อ่านว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย”

คำว่า “ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน” และคำว่า “อธิบดีกรมรถไฟ” ให้อ่านว่า “ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย”

มาตรา ๑๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๑๖ การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๑๕ (๑๓) และ (๑๔) และมาตรา ๘๙ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ หรือการออกกฎข้อบังคับใหม่ตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ให้ทำโดยกฎกระทรวง

มาตรา ๑๘ ให้ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าพนักงานตามความหมายแห่งกฎหมายลักษณะอาญา

มาตรา ๑๙ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับยกเว้นจากการเสียภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร

มาตรา ๒๐ เงินสำรองของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ประกอบด้วย เงินสำรองเผื่อขาด และเงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ เช่น ค่าเสื่อมราคาและค่าทำให้อัตราขึ้น เป็นต้น ตามแต่คณะกรรมการจะเห็นสมควร

มาตรา ๒๑ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบของคณะกรรมการซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

หมวด ๒

การกำกับ การควบคุม และการบริหาร

^๕ มาตรา ๑๕ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๒๒^๖ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงาน หรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือคณะกรรมการจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามความในพระราชบัญญัตินี้ ให้นำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๒๔^๗ ให้มีคณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทยคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วยประธานกรรมการหนึ่งคนและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าสี่คนแต่ไม่เกินหกคน และผู้ว่าการ เป็นกรรมการ

ให้ผู้ว่าการเป็นเลขานุการคณะกรรมการ

ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น

มาตรา ๒๕ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๙ มาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๑ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๑) วางข้อบังคับเกี่ยวกับการต่าง ๆ ตามความในมาตรา ๙

(๒) วางข้อบังคับการประชุม และการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ

(๓) วางข้อบังคับว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง และการถอดถอนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๔) วางข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และข้อบังคับว่าด้วยระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๔ ทวิ)^๘ วางข้อบังคับว่าด้วยเครื่องแบบพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๕) ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

(๖) กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเป็นครั้งคราว

(๗) กำหนดอัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

^๖ มาตรา ๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๒

^๗ มาตรา ๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

^๘ มาตรา ๒๕ (๔ ทวิ) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

ค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกซึ่งคณะกรรมการกำหนดตาม (๖) นั้น จะต้องประกาศล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเจ็ดวันเพื่อให้ประชาชนทราบ^๙

ข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติงานที่คณะกรรมการวางขึ้นตามความใน (๔) นั้น ถ้ามีข้อความจำกัดอำนาจผู้ว่าการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศข้อบังคับที่มีข้อความเช่นนั้นในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๖ ผู้ที่จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการ และผู้ว่าการจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับการรถไฟ การขนส่ง วิศวกรรม พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ หรือการเงิน

มาตรา ๒๗^{๑๐} ผู้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้เป็นประธานกรรมการหรือกรรมการ คือ

(๑) มีส่วนได้เสียในสัญญาเกี่ยวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือในกิจการที่กระทำให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยทางอ้อม เว้นแต่จะเป็นเพียงผู้ถือหุ้นของบริษัทที่กระทำการอันมีส่วนได้เสียเช่นนั้น

(๒) เป็นพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๓) เป็นข้าราชการการเมือง

(๔)^{๑๑} ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

มาตรา ๒๘^{๑๒} ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี

เมื่อครบกำหนดวาระตามวาระหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

มาตรา ๒๙ ประธานกรรมการและกรรมการย่อมพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงวาระ ตามความในมาตรา ๒๘ เมื่อ

(๑) ตาย

^๙ มาตรา ๒๕ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๑๐} มาตรา ๒๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๒

^{๑๑} มาตรา ๒๗ (๔) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๑๒} มาตรา ๒๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(๔) มีลักษณะต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๗

ในกรณีที่มีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงวาระ ให้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการเข้าแทน แล้วแต่กรณี ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเข้าแทนนี้ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน

มาตรา ๓๐ ประธานกรรมการและกรรมการย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๓๑ ให้คณะกรรมการเป็นผู้แต่งตั้งผู้ว่าการ^{๓๓}

ให้ผู้ว่าการได้รับเงินเดือนตามที่คณะกรรมการกำหนด และอยู่ในตำแหน่งได้จนกว่าคณะกรรมการจะให้ออกจากตำแหน่งเพราะบกพร่องหรือไม่สุจริตต่อหน้าที่หรือหย่อนสมรรถภาพ มติให้ผู้ว่าการออกจากตำแหน่ง ต้องประกอบด้วยคะแนนเสียงมากกว่ากึ่งจำนวนกรรมการทั้งหมด นอกจากผู้ว่าการ

การแต่งตั้ง การกำหนดเงินเดือน และการให้ออกจากตำแหน่งตามมาตรานี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๓๒^{๓๔} ผู้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้เป็นผู้ว่าการ

(๑) ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นกรรมการของบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ตนหรือประโยชน์ผู้อื่น หรือมีส่วนได้เสียในสัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือในกิจการที่กระทำให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม เว้นแต่เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนหรือเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทเช่นว่านั้นโดยสุจริต และได้แจ้งให้คณะกรรมการทราบก่อนที่จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้ว่าการ

(๒) เป็นประธานกรรมการหรือกรรมการในกิจการร่วมลงทุนตามมาตรา ๙ (๕) หรือในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดตามมาตรา ๙ (๑๐) หรือ (๑๑)

(๓) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

^{๓๓} มาตรา ๓๑ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๓๔} มาตรา ๓๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรา ๓๓ ผู้ว่าการเป็นผู้บริหารกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนดและมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง

ผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัดการและดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๓ ทวิ^{๑๕} (ยกเลิก)

มาตรา ๓๔ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ผู้ว่าการเป็นผู้กระทำการในนามของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็นตัวแทนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อการนี้ผู้ว่าการอาจมอบอำนาจให้ตัวแทนของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้ตั้งขึ้นตามมาตรา ๘ หรือบุคคลใด ๆ ปฏิบัติกิจการเฉพาะอย่างแทนได้ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

ในกรณีที่มีข้อบังคับซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา ๒๕ วรรคท้าย กำหนดว่านิติกรรมใดผู้ว่าการจะทำได้ก็แต่โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการก่อน บรรดานิติกรรมที่ผู้ว่าการทำขึ้นโดยมิได้รับความเห็นชอบดังกล่าว ย่อมไม่ผูกพันการรถไฟแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน

มาตรา ๓๕ ผู้ว่าการมีอำนาจ

(๑) แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนชั้นหรือลดชั้นเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าพนักงานเช่นว่านั้นเป็นพนักงานชั้นที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้อำนวยการฝ่ายต่าง ๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน

(๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยไม่แย้งหรือขัดต่อข้อบังคับที่คณะกรรมการวางไว้

มาตรา ๓๖^{๑๖} เมื่อผู้ว่าการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยเหตุใดเหตุหนึ่ง หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงและในระหว่างที่ยังมิได้แต่งตั้งผู้ว่าการ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการหรือผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการแล้วแต่กรณี เป็นการชั่วคราว และให้นำมาตรา ๓๒ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ให้ผู้รักษาการแทนผู้ว่าการหรือผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ มีอำนาจหน้าที่อย่างเดียวกับผู้ว่าการ

มาตรา ๓๗ ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ และพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย อาจได้รับเงินรางวัลตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

^{๑๕} มาตรา ๓๓ ทวิ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕

^{๑๖} มาตรา ๓๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๙

หมวด ๒ ทวิ

การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟ^{๑๗}

มาตรา ๓๗ ทวิ^{๑๘} เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟหรือเครื่องประกอบทางรถไฟ ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่น ให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

หมวด ๓

ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

มาตรา ๓๘ ในการดำเนินกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนและความปลอดภัย

มาตรา ๓๙^{๑๙} การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้

- (๑) สร้างทางรถไฟสายใหม่
- (๒) เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างแล้วหรือเลิกกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว
- (๓) เพิ่มหรือลดทุน
- (๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท
- (๕) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท
- (๖) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (๗) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์
- (๘) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (๙) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

มาตรา ๔๐ ข้อบังคับดังกล่าวในมาตรา ๒๕ (๓) และ (๔) ต้องเสนอรัฐมนตรีโดยไม่ชักช้า เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ในระหว่างที่รอการพิจารณาของรัฐมนตรีนั้น ให้ใช้ข้อบังคับนั้นไปพลางก่อน และถ้ารัฐมนตรีไม่ให้ความเห็นชอบข้อบังคับดังกล่าวเป็นอันใช้ไม่ได้ต่อไป แต่ทั้งนี้ไม่กระทบกระทั่งกิจการที่ได้เป็นไปในระหว่างที่ใช้ข้อบังคับนั้น

^{๑๗} หมวด ๒ ทวิ การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟ มาตรา ๓๗ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๐

^{๑๘} มาตรา ๓๗ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๐

^{๑๙} มาตรา ๓๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรา ๔๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวก เช่นว่านั้นอันจะเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง ให้คณะรัฐมนตรีแจ้งนโยบายดังกล่าวในวรรคก่อนให้คณะกรรมการทราบ

มาตรา ๔๒ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา ๔๓ รายได้ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อหักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้ให้ความเห็นชอบตามความในมาตรา ๔๒ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด

มาตรา ๔๔ ให้คณะกรรมการทำรายงานปีละครั้งเสนอรัฐมนตรี รายงานนี้ให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้วของการรถไฟแห่งประเทศไทย และคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า

หมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์

มาตรา ๔๕ ให้พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีสิทธิร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษได้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๔๖ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดให้มีกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัวในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์

การจัดให้ได้มาซึ่งกองทุนดังกล่าวในวรรคก่อน การกำหนดประเภทของผู้ที่พึงได้รับการสงเคราะห์จากกองทุนและหลักเกณฑ์การสงเคราะห์ ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุน ให้เป็นไปตามข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการกำหนด

ข้อบังคับดังกล่าวในวรรคก่อน ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด ๕

การบัญชี การสอบ และการตรวจ

มาตรา ๔๗ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยวางและถือไว้ซึ่งระบบการบัญชีอันถูกต้องแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการสอบบัญชีภายในเป็นประจำและมีสมุดบัญชีลงรายการ

(๑) การรับและจ่ายเงิน

(๒) สินทรัพย์และหนี้สิน

ซึ่งแสดงการงานที่เป็นอยู่ตามจริงและตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นเหตุที่มาของรายการนั้น ๆ

มาตรา ๔๘ ทบปีให้คณะกรรมการตั้งผู้สอบบัญชีคนหนึ่งหรือหลายคน เพื่อสอบและรับรองบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นปี ๆ ไป

ห้ามมิให้ตั้งประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ ผู้อื่นซึ่งเป็นผู้แทนของการรถไฟแห่งประเทศไทย พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้มีส่วนได้เสียในกิจการงานที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำ เป็นผู้สอบบัญชี

มาตรา ๔๙ ผู้สอบบัญชีมีอำนาจตรวจสอบสรรพสมุด บัญชี และเอกสารหลักฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในเวลาอันสมควรได้ทุกเมื่อ และเพื่อการสอบบัญชี ให้มีอำนาจไต่ถามสอบสวนประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ และผู้แทนหรือพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มาตรา ๕๐ ผู้สอบบัญชีต้องทำรายงานว่าด้วยข้อความคำชี้แจงอันควรแก่การสอบบัญชีที่ได้รับ ตลอดจนความสมบูรณ์ของสมุดบัญชีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรักษาอยู่ และต้องแถลงด้วยว่า

(๑) งบดุลและบัญชีซึ่งตรวจสอบนั้นถูกต้องตรงกับสมุดบัญชีเพียงไรหรือไม่

(๒) งบดุลและบัญชีซึ่งตรวจสอบนั้นแสดงการงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่เป็นอยู่ตามจริงและตามที่ควร ตามข้อความคำชี้แจงและความรู้ของผู้สอบบัญชีเพียงไรหรือไม่

มาตรา ๕๑ ให้คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทยในเมื่อรัฐมนตรีร้องขอ

มาตรา ๕๒ ภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวันหลังจากวันสิ้นปีบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องโฆษณารายงานประจำปี แสดงบัญชีงบดุล บัญชีทำการ

และบัญชีกำไรขาดทุน เพียงสิ้นปีบัญชี พร้อมกับรายงานของผู้สอบบัญชีที่คณะกรรมการตั้งขึ้นตาม
ความในมาตรา ๔๘

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
จอมพล ป. พิบูลสงคราม
นายกรัฐมนตรี

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๒^{๒๐}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๗ ผู้ว่าการ หรือพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยผู้ใดมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์แล้วในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หรือจะมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ในระยะเวลาเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้นั้นคงอยู่ในตำแหน่งต่อไปได้เก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และถ้าไม่ได้รับการต่ออายุการทำงานตามความในมาตรา ๓๓ ทวิ ก็ให้พ้นจากตำแหน่งในวันถัดจากวันครบกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมแก่การบริหารกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าไปได้เท่าที่ควร จึงจำต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๙^{๒๑}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความประสงค์จะส่งเสริมกิจการโรงแรมในต่างจังหวัดให้เจริญยิ่งขึ้น แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ไม่ได้บัญญัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะดำเนินการดังกล่าวได้อย่างแจ่มชัด จึงสมควรแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคารได้ และในขณะเดียวกันสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการแต่งตั้งผู้รักษาการแทนผู้ว่าการหรือผู้รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการในกรณีที่ผู้ว่าการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงเสียด้วย

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๒๔^{๒๒}

^{๒๐} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๖/ตอนที่ ๒๒/ฉบับพิเศษ หน้า ๕/๑๒ มิถุนายน ๒๕๐๒

^{๒๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๓/ตอนที่ ๒๕/ฉบับพิเศษ หน้า ๑๐/๑ สิงหาคม ๒๕๐๙

^{๒๒} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๘/ตอนที่ ๑๖๔/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๒ ตุลาคม ๒๕๒๔

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการได้มา และการเข้าครอบครองซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์แก่การสร้างทางรถไฟโดยเฉพาะ ในการนี้เห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำหนดเกี่ยวกับการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการรถไฟขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๐^{๒๓}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

มาตรา ๔ พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนและประกาศของสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนดที่ดินที่มีความจำเป็นต้องเวนคืนโดยเร่งด่วน ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ให้คงใช้บังคับได้

การเวนคืนและการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้ปฏิบัติไปแล้วก่อนวันใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นอันใช้ได้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่บทบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่บัญญัติไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ขัดแย้งกับบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ที่ได้ปรับปรุงใหม่แล้ว สมควรยกเลิกบทบัญญัติดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๒๔}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมกับสภาพและเหตุการณ์ปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้กระทำการต่าง ๆ ภายในขอบ

^{๒๓} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๔/ตอนที่ ๑๖๔/ฉบับพิเศษ หน้า ๓๓๗/๑๙ สิงหาคม ๒๕๓๐

^{๒๔} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๔/ตอนที่ ๔๔/หน้า ๕๗/๙ เมษายน ๒๕๓๕

วัตถุประสงค์ได้กว้างขวางยิ่งขึ้น เพื่อพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าต่อไป และให้อำนาจผู้ว่ากรรือถอนสิ่งปลูกสร้างที่รุกล้ำเข้ามาในเขตสองข้างทางของรางรถไฟได้เพื่อประโยชน์ในการเดินรถ และสมควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจได้อย่างคล่องตัว นอกจากนี้ สมควรกำหนดเครื่องแบบของพนักงานและแก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบ ลักษณะ และการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และลักษณะของผู้ว่าการให้สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓^{๒๕}

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟหรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ หรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟได้ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการได้ตามความเหมาะสมในทางธุรกิจ และห้ามผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบกิจการแข่งขันกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนที่ไม่จำกัดความรับผิดชอบในหุ้นส่วน หรือเป็นผู้ถือหุ้น หรือเป็นกรรมการในบริษัทที่ประกอบกิจการในลักษณะดังกล่าว และแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนที่จะดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

^{๒๕} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๗/ตอนที่ ๑๑๑ ก/หน้า ๔/๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๓

พระราชบัญญัติ
จัดวางการรถไฟแลทางหลวง
พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราวุธ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ด้วยมีเหตุสมควรที่จะจัดวางการรถไฟแผ่นดิน รถไฟราษฎร์แลทางหลวงให้เรียบร้อยยิ่งขึ้น แลเพื่อรวบรวมบทกฎหมายข้อบังคับในเรื่องนี้ เข้าไว้เป็นหมวดหมู่ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโดยบทมาตราไว้ต่อไปนี้

ข้อความเบื้องต้น

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง
พระพุทธศักราช ๒๔๖๔”

มาตรา ๒^๑ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมาย ตั้งแต่วันที่ ๑๕ เดือนสิงหาคม พระ
พุทธศักราช ๒๔๖๔ เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑)^๒ คำว่า “รถไฟ” หมายความว่า กิจกรรมที่จัดทำขึ้นเพื่อหาประโยชน์ด้วยวิธี
บรรทุกส่งคนโดยสาร และสินค้าบนทางซึ่งมีราง ส่วนรถไฟซึ่งได้รับอนุญาตให้สร้างขึ้นตลอดทั้งสายบน
ถนนหลวงของนครหนึ่งหรือเมืองหนึ่งนั้นให้เรียกว่า “รถราง”

(๒) คำว่า “ที่ดินรถไฟ” หมายความว่า ที่ดินทั้งหลายที่ได้จัดหาหรือเช่าถือไว้ใช้ใน
การรถไฟโดยชอบด้วยพระราชกำหนดกฎหมาย

(๓) คำว่า “ทางรถไฟ” หมายความว่า ถนนหรือทางซึ่งได้วางรางเพื่อการเดินรถ

(๔) คำว่า “เครื่องประกอบทางรถไฟ” หมายความว่า สถานี สำนักงานที่ทำการ คลังไว้
สินค้า เครื่องจักรประจำที่ และสรรพสิ่งของทั้งปวงที่ก่อสร้างไว้เพื่อประโยชน์ของรถไฟ

(๕) คำว่า “รถ” หมายความว่า รถจักร รถบรรทุก รถคนโดยสาร หรือรถขนของซึ่งมี
ล้อครีบสำหรับเดินบนราง

(๖) คำว่า “พัสดุ” หมายความว่า รางอะไหล่ ไม้หมอน หมุดควงและแป้นควง
เครื่องอะไหล่สำหรับรถ เครื่องประกอบสำหรับสร้างสะพาน ของเครื่องใช้ในการก่อสร้าง เครื่องมือ
วัสดุเชื้อเพลิง น้ำมันหยอดเครื่อง หรือของสิ่งอื่น ๆ ซึ่งรถไฟเก็บสะสมไว้ใช้

(๗) คำว่า “พนักงานรถไฟ” หมายความว่า บุคคลที่รถไฟได้จ้างไว้หรือได้มอบหน้าที่

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๘/-/หน้า ๑๒๓/๒๗ สิงหาคม ๒๔๖๔

^๒ มาตรา ๓ (๑) แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศแก้ไขความในมาตรา ๓ ข้อ (๑) แห่งพระราชบัญญัติ
จัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

ให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งของรถไฟ

(๘) คำว่า “หัตถการระ” หมายความว่า ถุง ย่อม ท่อผ้า หรือกระเป่าถือทุกชนิด ซึ่งผู้โดยสารนำไปในห้องรถโดยสาร เพื่อใช้สอยเองหรือเพื่อความสะดวก

(๙) คำว่า “ครุการระ” หมายความว่า สรรพสิ่งของเครื่องใช้ทุกชนิด ซึ่งผู้โดยสารอาจนำบรรทุกในรถสัมภาระ

(๑๐) คำว่า “ห่อวัตถุ” หมายความว่า ห่อของ ถุง หีบ ตะกร้า และของสิ่งอื่น ๆ (รวมทั้งผลไม้ ผัก ปลา เบ็ด โกว ห่าน ฯลฯ) ที่บรรทุกได้ในขบวนรถโดยสารตามอัตราระวางบรรทุกห่อวัตถุ

(๑๑) คำว่า “สินค้า” หมายความว่า สรรพสิ่งของหรือสินค้าทั้งปวงที่ส่งไปตามอัตราสินค้า

(๑๒) คำว่า “ของมีชีวิต” หมายความว่า สัตว์มีชีวิตทุกอย่างที่ส่งไปในขบวนรถสินค้าหรือขบวนรถอื่น

(๑๓) คำว่า “ผู้รับอนุญาต” หมายความว่า บุคคล ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้สร้างรถไฟได้เป็นพิเศษ

(๑๔) คำว่า “ทางหลวง” หมายความว่า บรรดาถนนหลวง ทางเกวียน และทางต่างอันอยู่ในความกำกับตรวจตราแห่งเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล

(๑๕) คำว่า “ทางราษฎร์” หมายความว่า ถนนหนทาง ทางเกวียน และทางต่างอย่างอื่น ๆ นอกจากที่จัดเป็นทางหลวง

(๑๖) คำว่า “ทางน้ำ” หมายความว่า แม่น้ำ ลำน้ำ และคลองที่เรือเดินได้

มาตรา ๔ รถไฟจัดแบ่งเป็น ๓ ประเภท คือ

(๑) รถไฟแผ่นดิน

(๒) รถไฟผู้รับอนุญาต

(๓) รถไฟหัตถกรรม

มาตรา ๕ การกำหนดประเภทรถไฟก็ดี หรือการเปลี่ยนแปลงประเภทรถไฟก็ดี ท่านบังคับว่าจำต้องมีประกาศพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๖ ในส่วนรถไฟทั้งหลายนอกจากรถไฟหัตถกรรม

(๑) ห้ามมิให้ยกกำหนดอายุความขึ้นต่อผู้สิทธิของแผ่นดินเหนือที่ดินรถไฟ หรืออสังหาริมทรัพย์อื่นของรถไฟ

(๒) ห้ามมิให้เอกชนหรือบริษัทใด ๆ หวงห้ามหรือถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินรถไฟ หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น เว้นไว้แต่จะได้มีประกาศกระแสพระบรมราชโองการเป็นพิเศษว่าทรัพย์นั้น ๆ ได้ขาดจากเป็นที่ดินรถไฟแล้ว

(๓) ห้ามมิให้ยึดที่ดินรถไฟ สิ่งปลูกสร้าง รถและพัสดุของรถไฟ

มาตรา ๗ ตั้งแต่วันที่ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้สืบไป แม้ถึงว่าจะมีข้อความกล่าวไว้เป็นอย่างอื่นในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นก็ดี บทพระราชบัญญัติทั้งหลายนี้ซึ่ง

ว่าด้วยความสงบเรียบร้อยและความปรกฏแห่งประชาชน กับทั้งว่าด้วยการสอดส่องและการกำกับตรวจตราโดยสภากรรมการรถไฟนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่บรรดารถไฟราษฎร์ทั้งหลายซึ่งมีอยู่ในพระราชอาณาจักรในวันที่ออกใช้พระราชบัญญัตินี้ด้วย

ภาคที่ ๑
ว่าด้วยรถไฟแผ่นดิน

ส่วนที่ ๑
ว่าด้วยจัดวางการทั่วไป

มาตรา ๘^๓ รถไฟหลวงนั้นเป็นสมบัติของแผ่นดินอยู่ในความบังคับบัญชาของกรมรถไฟขึ้นอยู่ในกระทรวงเศรษฐกิจ มีอธิบดีเป็นหัวหน้าบัญชากิจการอยู่ภายใต้ความบังคับบัญชาและรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ

มาตรา ๙^๔ ให้มีคณะกรรมการรถไฟขึ้นคณะหนึ่งประกอบด้วย

(๑) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นประธาน อธิบดีกรมรถไฟ อธิบดีกรมโยธาเทศบาล อธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนกระทรวงการคลัง และผู้แทนกระทรวงมหาดไทย และ

(๒) กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเจ็ดนาย เลือกจากผู้มีความรู้ความชำนาญในกิจการซึ่งเกี่ยวกับการรถไฟ หรือเกี่ยวกับกฎหมายตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจจะได้ประกาศตั้งขึ้น โดยได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๑๐^๕ ให้คณะกรรมการรถไฟมีหน้าที่ควบคุมรถไฟราษฎร์ตามอำนาจและหน้าที่ซึ่งมีบทกำหนดไว้ว่าเป็นอำนาจหน้าที่ของสภากรรมการรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔

ในส่วนรถไฟหลวงให้คณะกรรมการนี้มีหน้าที่รับปรึกษา ในเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเสนอในเรื่องต่อไปนี้

๑. โครงการและนโยบายของการรถไฟ
๒. การลงทุนใหม่

^๓ มาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗

^๔ มาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗

^๕ มาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗

๓. งบประมาณประจำปี และ

๔. กิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ

คณะกรรมการรถไฟอาจร้องขอให้บุคคลภายนอกมาให้คำแนะนำและความเห็น และอาจเชิญเจ้าหน้าที่คนใด ๆ มาชี้แจงข้อความ หรืออาจตั้งอนุกรรมการขึ้นสอบสวนข้อความใด ๆ ได้

มาตรา ๑๑^๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการเป็นผู้สั่งให้เรียกประชุม คณะกรรมการรถไฟ

การประชุมของคณะกรรมการนี้ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่าแปดนาย จึงเป็นองค์ประชุม

การลงมติให้ถือเอาคะแนนข้างมากของจำนวนกรรมการที่มาประชุม

มาตรา ๑๒ ผู้บัญชาการจะได้ตั้งอาณานิบาลรถไฟ ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดการสืบสวนในเรื่องที่ผู้โดยสารก็ดี หรือบุคคลอื่น ๆ ก็ดี หรือพนักงานรถไฟก็ดี ได้กระทำผิดหรือกระทำการเสียหายให้เกิดขึ้นอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งเป็นการฝ่าฝืนขึ้นขัดต่อพระราชกำหนด กฎหมายและกฎข้อบังคับของรถไฟ แล้วให้จดหมายบันทึกเหตุการณ์นั้น ๆ ลงไว้ในสมุดบัญชีความ

(๒) รายงานเหตุการณ์ที่มีผู้กระทำผิดนั้นต่อกรมรถไฟแผ่นดินและแจ้งให้อัยการท้องถิ่น ซึ่งมีอำนาจนั้นทราบ เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็นที่จะต้องฟ้องร้องเป็นคดีอาญา

(๓) จับกุมผู้กระทำผิดซึ่งหน้า หรือที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดเป็น อาญาแผ่นดิน เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็น และให้ส่งตัวผู้ผิดนั้นไปยังอัยการ

(๔) รายงานเหตุการณ์เสียหายต่อกรมรถไฟแผ่นดิน และจัดการยื่นฟ้องเรียก ค่าเสียหายแทนกรมรถไฟแผ่นดินต่อศาลซึ่งมีอำนาจที่จะรับพิจารณาพิพากษาคดีนั้น

มาตรา ๑๓ อาณานิบาลรถไฟเป็นผู้รับเรื่องราวหรือคำร้องขอค่าเสียหายของบุคคล ผู้ซึ่งร้องทุกข์ว่าได้รับความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งอันเนื่องแต่การก่อสร้าง การบำรุง หรือลักษณะ จัดการงานแห่งรถไฟ

มาตรา ๑๔ ในขณะที่อาณานิบาลรถไฟไม่ได้อยู่ประจำการนั้น ให้นายสถานี พนักงาน กำกับรถ หรือผู้แทนเมื่อกระทำการตามหน้าที่นั้น มีอำนาจและหน้าที่อย่างเดียวกันกับอาณานิบาลรถไฟทุกประการ

มาตรา ๑๕ กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะออกกฎข้อบังคับ และตั้งอัตราค่าธรรมเนียม ขึ้นไว้ได้ เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็นในข้อต่อไปนี้ คือ

(๑) ว่าด้วยแบบและการสร้างรถ

(๒) ว่าด้วยวิธีจัดระเบียบการเดินรถและวางกำหนดอัตราให้รถวิ่งเร็วหรือช้าเพียงไร

^๖ มาตรา ๑๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจัดตั้งวงการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗

และให้เดินไปได้โดยสถานีใด

- (๓) ว่าด้วยอัตราค่าระวางซึ่งผู้โดยสารต้องเสีย
- (๔) ว่าด้วยจำนวนผู้โดยสารในห้องรถห้องหนึ่ง ๆ ไม่ให้เกินกว่ากำหนดอย่างสูงตามที่จะได้ตั้งขึ้นไว้
- (๕) ว่าด้วยการบรรทุกผู้โดยสารและจัดที่นั่งผู้โดยสารอยู่และว่าด้วยหัตถการของผู้โดยสารนั้น
- (๖) ว่าด้วยรถขายอาหาร และห้องขายอาหาร
- (๗) ว่าด้วยอัตราค่าระวางบรรทุก ข้อสัญญาและข้อไขสัญญาที่กรมรถไฟแผ่นดินจะรับบรรทุก รับประทาน หรือรับฝากหัตถการ ครุภาระ ห่อวัตถุ และสินค้าไว้ในที่แห่งใดแห่งหนึ่งของรถไฟในนามของผู้เป็นเจ้าของ ผู้ส่งของ หรือผู้รับของนั้น
- (๘) ว่าด้วยกำหนดเวลาที่รถไฟจะออกเดิน
- (๙) ว่าด้วยการเดินรถ
- (๑๐) ว่าด้วยเครื่องอาณัติสัญญาณและโคม่ไฟของรถไฟ
- (๑๑) ว่าด้วยการสับเปลี่ยนรถ หรือจัดให้รถหลีกขวางกัน
- (๑๒) ว่าด้วยกฎแฉและเหล็กเปิดปิดราง รางซึ่งผานกัน และทางรถไฟผานถนนเสมอ

ระดับ

- (๑๓) ว่าด้วยจัดการเพื่อระงับ หรือลดหย่อนภัยอันตรายอันพึงเกิดขึ้นแก่กิจการของรถไฟ และเกี่ยวกับประชาชนหรือพนักงานรถไฟ
 - (๑๔) ว่าด้วยความปราศภัย ความผาสุก และความเรียบร้อยของประชาชนในระหว่างเวลาเดินทาง อยู่ในรถหรือในที่ดินของรถไฟ แต่อัตราค่าระวางโดยสารและค่าบรรทุกอย่างสูงนั้น กรมรถไฟแผ่นดินและกระทรวงพาณิชย์ ต้องกำหนดโดยมีข้อตกลงกันก่อน
- กฎข้อบังคับและอัตราค่าระวางดังกล่าวนี้ เมื่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินได้แจ้งความออกประกาศให้ใช้แล้ว ก็เป็นอันใช้ได้ทีเดียว

มาตรา ๑๖ กฎข้อบังคับและอัตราค่าระวางที่ว่าด้วยการเดินรถและลักษณะจัดการงานแห่งรถไฟนั้น ให้พิมพ์และปิดประจำไว้ให้ประจักษ์แจ้งที่สถานีรถไฟทุกแห่ง เมื่อได้ทำเช่นนี้แล้ว ท่านให้สันนิษฐานว่าข้อความในกฎข้อบังคับและอัตราค่าระวางนั้นเป็นอันทราบแก่ชนทั้งปวงผู้ซึ่งได้ใช้รถไฟนั้น

มาตรา ๑๗ รถไฟทหารบกนั้นสร้างและรักษาด้วยกำลังของทหารบก และใช้เงินในแผนกทหารบกด้วย

การบังคับบัญชาและกำกับตรวจตรารถเหล่านี้ ในเวลาสันติภาพให้อยู่ในอำนาจของผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน

ส่วนที่ ๒
ว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดิน

มาตรา ๑๘ ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น ซึ่งรัฐบาลต้องการเพื่อสร้างทางรถไฟนั้น ให้อยู่ในข้อบังคับว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดิน กล่าวคือ การบังคับให้ขายตามข้อความดังกล่าวไว้ในส่วนที่ ๒ นี้

มาตรา ๑๙ เมื่อได้ตกลงว่าจะสร้างทางรถไฟขึ้นแล้ว แต่ยังมีพื้นที่ตรวจวางแนวทางให้แน่นอน จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินภายในที่ ๆ คิดว่าจะสร้างทางรถไฟขึ้นนั้นก่อน

พระราชกฤษฎีกานั้นให้มีอายุใช้ได้สองปี หรือตามกำหนดเวลาที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อทำการตรวจวางแนวทางให้แน่นอนดังแจ้งไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น

มาตรา ๒๐ ให้กรรมรถไฟแผ่นดินเป็นธุระจัดการในเรื่องจัดหาซื้อที่ดินตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อสร้างทางรถไฟ

มาตรา ๒๑ ภายในอายุเวลาตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินนั้น พนักงานรถไฟมีสิทธิเข้าไปกระทำการในที่ดินของชนทั้งหลายตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อตรวจวางแนวทางให้แน่นอน เป็นต้นว่า วัดระยะ ปักกรวย เก็บตัวอย่างศิลา ทรายและวัตถุอื่น ๆ แต่ให้พึงเข้าใจว่าผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ที่ปกครองทรัพย์สินนั้นโดยชอบด้วยกฎหมายมีสิทธิที่จะได้รับค่าทำขวัญ เพื่อทดแทนการเสียหายอันเกิดขึ้นจากการตรวจทำแผนที่สร้างทางรถไฟนั้น

มาตรา ๒๒ เมื่อเจ้าพนักงานได้ตรวจและวางแนวทางรถไฟอันแน่นอนได้ตลอดทั้งสายหรือทำได้แต่เฉพาะส่วนใดส่วนหนึ่ง ให้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกาอีกฉบับหนึ่ง เพื่ออนุญาตให้จัดซื้อที่ดิน ในพระราชกฤษฎีกานั้นให้ลงกระทรวงความดังนี้ คือ

(๑) ความประสงค์ที่จัดซื้อที่ดินนั้นเพื่อเหตุการณ์ใด

(๒) ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่ต้องประสงค์ให้จัดซื้อและตำบลเขตแขวงซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่

กับให้มีแผนที่หรือแผนผังแสดงเขตที่ดินที่ต้องการเพื่อสร้างทางรถไฟ และเขตที่ดินทุกรายที่อนุญาตให้จัดซื้อหมดทั้งแปลงหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่ง ไว้ท้ายประกาศพระราชกฤษฎีกานั้นด้วย

มาตรา ๒๓ พระราชกฤษฎีกาจัดซื้อที่ดินนั้นให้ลงพิมพ์ประกาศโฆษณาในหนังสือราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๔ ให้ทำสำเนาพระราชกฤษฎีกาโดยมีเจ้าหน้าที่รับรอง กับแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานั้น มอบส่งให้ไว้ ณ สถานที่เหล่านี้ คือ

(๑) ที่ว่าการกรมรถไฟแผ่นดิน

(๒) ศาลารัฐบาลมณฑล ศาลากลางจังหวัด และที่ว่าการในตำบลซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นอันต้องจัดซื้อนั้นตั้งอยู่

(๓) หอทะเบียนที่ดินในมณฑลซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นอันต้องจัดซื้อนั้นตั้งอยู่

มาตรา ๒๕ จำเดิมแต่วันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกาให้จัดซื้อที่ดินในหนังสือราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นดังได้ระบุกล่าวไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น ตกมาเป็นของกรมรถไฟแผ่นดินทันที แต่กรมรถไฟแผ่นดินจะมีสิทธิเข้าปกครองยึดถือทรัพย์สินนั้นได้ต่อเมื่อได้ใช้เงินหรือวางเงินค่าทำขวัญแล้ว ตามความที่ท่านบัญญัติไว้โดยบทมาตราต่อไปนี้

อนึ่งตั้งแต่วันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกานั้นเป็นต้นไป ถ้าบุคคลผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งมีสิทธิในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นดังกล่าวไว้ในพระราชกฤษฎีกานั้น จำหน่ายหรือโอนสิทธิในทรัพย์สินให้แก่บุคคลผู้อื่นด้วยประการใด ๆ บุคคลผู้รับโอนหรือรับช่วงนั้นมีสิทธิที่จะเรียกร้องได้ก็แต่เฉพาะเงินค่าทำขวัญเท่านั้น

มาตรา ๒๖ เงินค่าทำขวัญนั้นท่านให้กำหนดให้แก่

(๑) เจ้าของที่ดินที่ต้องจัดซื้อ

(๒) เจ้าของสิ่งปลูกสร้างที่รื้อไม่ได้ (กล่าวคือ สิ่งปลูกสร้างทุกอย่างถึงแม้ว่าจะทำด้วยไม้ แต่ต้องเป็นเสาไม้จริงหรือปลูกเป็นเสาก่อวางคาน) ซึ่งมีอยู่ในที่ดินนั้นในวันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินหรือว่าได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตเป็นพิเศษ

(๓) ผู้เช่าที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างที่รื้อไม่ได้ซึ่งต้องจัดซื้อ แต่การเช่าถือนั้นต้องมีหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษร และได้ทำไว้ก่อนวันที่ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินหรือได้ทำขึ้นภายหลังวันในประกาศนั้นโดยได้รับอนุญาตเป็นพิเศษ และการเช่าถือนั้นยังไม่สิ้นอายุไปก่อนวันหรือภายในวันที่กรมรถไฟแผ่นดินได้เข้าปกครองที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างนั้น แต่เงินค่าทำขวัญในเรื่องเช่าถือดังกล่าวมานี้พึงกำหนดให้จำเพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริง ๆ โดยเหตุที่ต้องออกจากที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างก่อนถึงวันกำหนดในสัญญาเช่านั้น

(๔) เจ้าของต้นผลไม้หรือพืชพันธุ์ไม้ซึ่งอยู่ในที่ดินนั้นในวันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินหรือที่ปลูกขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตเป็นพิเศษ

(๕) เจ้าของสิ่งปลูกสร้างที่รื้อได้ซึ่งอยู่ในที่ดินนั้น ในวันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน แต่เงินค่าทำขวัญในเรื่องนี้พึงกำหนดให้จำเพาะค่ารื้อถอนและค่าที่จะต้องปลูกสร้างขึ้นใหม่

มาตรา ๒๗ เมื่อต้องจัดซื้อสิ่งปลูกสร้างที่รื้อไม่ได้แต่ส่วนหนึ่ง ผู้เป็นเจ้าของอาจร้องขอให้จัดซื้อส่วนที่ยังเหลืออยู่ซึ่งใช้การไม่ได้นั้นด้วย

มาตรา ๒๘ เมื่อได้จัดซื้อที่ดินรายใดไว้ไม่หมดทั้งแปลง ทำให้เหลือเนื้อที่เป็นเศษอยู่ไม่ถึงส่วนหนึ่งในสามของจำนวนที่ดินนั้น และเศษที่เหลือนั้นมีน้อยกว่าหนึ่งร้อยตารางเมตร ผู้เป็นเจ้าของอาจร้องขอให้จัดซื้อที่ดินนั้นหมดทั้งแปลงได้ แต่ที่ที่เหลือนั้นต้องไม่ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน

มาตรา ๒๙ เงินค่าทำขวัญที่จะใช้เป็นค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือสิ่งปลูกสร้างที่รื้อไม่ได้นั้น พึงกำหนดให้ตามราคาที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างที่ซื้อขายกันในตลาดในวันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินและตามแต่พฤติการณ์พิเศษเป็นเรื่อง ๆ ไป

เมื่อที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างที่รื้อไม่ได้ต้องจัดซื้อไว้แต่ส่วนหนึ่ง และส่วนที่เหลือนั้นต้อง

ลดน้อยถอยราคาลงไปแล้ว ก็ให้กำหนดค่าทำขวัญให้สำหรับส่วนที่เหลือนั้นต้องลดน้อยถอยราคาไปนั้นด้วย

เมื่อผู้เป็นเจ้าของอาศัยอยู่ในที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างอันต้องจัดซื้อนั้นก็ดี หรือประกอบกิจการค้าขายโดยชอบด้วยกฎหมายอยู่ในที่นั้นก็ดี ให้กำหนดค่าทำขวัญให้สำหรับการเสียหายโดยตรง ซึ่งผู้เป็นเจ้าของได้เสียไปในการที่ต้องออกจากที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างนั้นด้วย

มาตรา ๓๐ เมื่อการสร้างทางรถไฟและเครื่องประกอบทางรถไฟกระทำให้ทรัพย์สินซึ่งเหลือจากที่จัดซื้อนั้นมีราคาสูงขึ้นเป็นพิเศษในขณะนั้น ท่านให้เอาจำนวนราคาทรัพย์สินที่ได้ทวีราคาสูงขึ้นนี้หักทอนออกจากจำนวนเงินค่าทำขวัญ แต่ทั้งนี้อย่าให้ถือว่าราคาทรัพย์สินที่ได้ทวีขึ้นนั้นสูงไปกว่าจำนวนเงินค่าทำขวัญ เพื่อให้ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินกลับต้องจ่ายเงินให้อีกเลย

มาตรา ๓๑ ห้ามมิให้คิดค่าทำขวัญให้สำหรับราคาที่ได้ทวีสูงขึ้นในทรัพย์สินเหล่านี้ คือ

(๑) สิ่งปลูกสร้าง หรือเพิ่มเติม หรือการเพาะปลูก หรือการกระทำให้ที่เจริญขึ้นอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือการเช่าถือซึ่งได้กระทำขึ้นภายหลังวันในประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินโดยมิได้รับอนุญาตพิเศษจากผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน (ยกเว้นแต่การทำนา หรือทำสวน ที่จัดทำอยู่ตามปกติ)

(๒) สิ่งปลูกสร้าง หรือเพิ่มเติม หรือการเพาะปลูก หรือการกระทำให้ที่เจริญขึ้นอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือการเช่าถือซึ่งปรากฏว่าได้กระทำให้มีขึ้นก่อนวันประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน โดยกลอุบายฉ้อเพื่อประสงค์จะได้รับเงินค่าทำขวัญเท่านั้น

มาตรา ๓๒ ภายในกำหนดเวลา ๓ เดือน นับจาเดิมแต่วันที่ได้ออกประกาศพระราชกฤษฎีกาให้จัดซื้อที่ดิน เมื่อกรรมรถไฟแผ่นดินได้ร้องขอจะโปรดเกล้าฯ ให้มีกรรมการจัดซื้อที่ดินสามคน ๆ หนึ่งเป็นเจ้าของพนักงานในกรรมรถไฟแผ่นดิน อีกสองคน เป็นเจ้าพนักงานในกระทรวงซึ่งปกครองท้องที่ หรือเจ้าพนักงานในกระทรวงเกษตรราธิการ หรือเจ้าพนักงานในกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ตามแต่จะเห็นเป็นการสมควร

หน้าที่ของกรรมการจัดซื้อที่ดินนั้น คือ ตรวจสอบที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์สินอย่างอื่นที่ต้องจัดซื้อ และพยายามไกลเกลี่ยให้ตกลงกันในจำนวนเงินค่าทำขวัญ

นามกรรมการจัดซื้อที่ดินและตำบลท้องที่ซึ่งกรรมการจะต้องออกไปกระทำการตามหน้าที่นั้น ให้ลงประกาศระบุในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๓๓ ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองท้องที่นำข้อความในพระราชกฤษฎีกาจัดซื้อที่ดินออกโฆษณาให้ราษฎรในท้องที่ซึ่งให้จัดซื้อที่ดินนั้นทราบโดยปิดประกาศแจ้งความไว้ ณ ที่ว่าการ และโดยวิธีหนึ่งวิธีใดตามที่มิอำนาจจะโฆษณาการให้ทราบได้

เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองท้องที่นั้นพึงแจ้งความให้ทราบทั่วกันว่า ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดจะอ้างว่าตนมีสิทธิ หรือผลประโยชน์ในที่ดิน หรือสิ่งหาริมทรัพย์สินอย่างอื่นอันต้องจัดการซื้อนั้นแล้ว ให้ผู้นั้นร้องขอต่อกรรมการจัดซื้อที่ดินภายในกำหนดเวลาหนึ่งเดือน นับตั้งแต่วันที่ได้ประกาศแจ้งความให้ทราบนั้น

มาตรา ๓๔ กรรมการจัดซื้อที่ดินมีหน้าที่ต้องตรวจพิจารณาคำร้องที่มีผู้ร้องขอไว้

ด้วยวาจา หรือที่ยื่นไว้เป็นลายลักษณ์อักษรตามข้อความในมาตราก่อนนี้

ถ้ามีข้อโต้แย้งไม่ตกลงกันในเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น ให้กรรมการจัดซื้อที่ดินพยายามที่จะไกล่เกลี่ยให้ปรองดองตกลงกันได้

เมื่อได้พิจารณาคำร้องตลอดแล้ว ให้กรรมการจัดซื้อที่ดินรวบรวมถ้อยคำสำนวนที่ร้องขอกรรมสิทธิ์ หรือร้องขออย่างอื่นซึ่งจะได้รับค่าทำขวัญนั้นเข้าไว้เป็นเรื่อง และแบ่งแยกให้รู้ว่าเป็นคำร้องที่ไม่มีข้อโต้แย้งประเภทหนึ่ง และเป็นคำร้องที่ยังมีข้อโต้แย้งอีกประเภทหนึ่ง

มาตรา ๓๕ กรรมการจัดซื้อที่ดินพึงกระทำความตกลงกับผู้เป็นเจ้าของสิทธิที่ไม่มีข้อโต้แย้งดังกล่าวมานั้น และพยายามไกล่เกลี่ยให้ปรองดองตกลงกันในจำนวนเงินค่าทำขวัญที่จะใช้ให้

(๑) ถ้าตกลงกันได้ก็ให้จัดซื้อที่ตกลงสัญญาอันลงไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และให้ลงนามกรรมการจัดซื้อที่ดินกับผู้เป็นเจ้าของทั้งสองฝ่ายต่อหน้าพยานคนหนึ่ง เมื่อได้ใช้เงินค่าทำขวัญตามที่ตกลงกันนั้นแล้ว กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะเข้ายึดถือปกครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนั้นได้

(๒) ถ้าไม่ตกลงกัน ให้กรมรถไฟแผ่นดินแจ้งความแก่อีกฝ่ายหนึ่งเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นเด็ดขาดครั้งที่สุดว่าจะให้ราคาแก่อีกฝ่ายนั้นเป็นจำนวนเงินเท่าใด ถ้าฝ่ายนั้นไม่ทำคำรับภายในกำหนดเวลาสิบวัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับคำแจ้งความนั้นแล้ว ทั้งสองฝ่ายมีสิทธิที่จะตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายละคนสำหรับชี้ขาดในเรื่องราคา และถ้าอนุญาโตตุลาการนั้นมีความเห็นก้ำกึ่งไม่ตกลงกัน ก็ให้อนุญาโตตุลาการนั้นเลือกผู้เป็นประธานขึ้นคนหนึ่ง เพื่อเป็นผู้ชี้ขาดหรือจะร้องขอต่อศาลเพื่อให้เลือกตั้งผู้เป็นประธานชี้ขาดก็ได้ ตามบทในพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความแพ่งนั้น

มาตรา ๓๖ เมื่อบุคคลซึ่งต้องตามบทสันนิษฐานว่าเป็นผู้มีสิทธิจะได้รับเงินค่าทำขวัญในฐานะที่เป็นเจ้าของที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนั้นหาตัวไม่พบ ให้กรรมการจัดซื้อที่ดินกำหนดจำนวนเงินค่าทำขวัญให้ตามราคาที่เขาเห็นสมควร และวางเงินเท่าจำนวนนั้นต่อศาล เมื่อได้วางเงินตั้งวันนี้แล้ว กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะเข้าปกครองที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนั้นได้

ถ้าภายในกำหนดเวลาหกเดือนนับตั้งแต่วันที่วางเงิน ผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินมาอ้างว่ามีสิทธิในทรัพย์สินนั้น และไม่ยอมรับเอาราคาตามที่กรรมการจัดซื้อที่ดินได้กำหนดไว้ ก็ให้กรมรถไฟแผ่นดินและผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินเลือกตั้งอนุญาโตตุลาการชี้ขาด ตามข้อความดังกล่าวไว้ในมาตราก่อนนี้

เมื่อพ้นกำหนดเวลาหกเดือนนั้นแล้ว ผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินจะร้องขออย่างหนึ่งอย่างใดไม่ได้ นอกจากจะขอรับเงินค่าทำขวัญที่ได้วางไว้ต่อศาลดังกล่าวแล้วเป็นการใช้หนี้กันเสร็จ

มาตรา ๓๗ ในเวลาก่อนที่ได้ใช้ค่าทำขวัญให้แก่ผู้ที่ควรได้รับหรือก่อนสิ้นกำหนดเวลาหกเดือนดังกล่าวมาในมาตราก่อน ถ้ามีข้อโต้แย้งกันด้วยเรื่องกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินที่จัดซื้อนั้น หรือด้วยเรื่องเงินค่าทำขวัญว่าจะจ่าย หรือจะแบ่งปันกันประการใดก็ดี ให้กรรมการจัดซื้อที่ดินหรือกรมรถไฟแผ่นดินสุดแล้วแต่เรื่อง พยายามไกล่เกลี่ยผู้ที่พิพาททุกฝ่ายให้ปรองดองตกลงกันในจำนวนเงินค่าทำขวัญ

(๑) ถ้าตกลงกันในจำนวนเงินค่าทำขวัญ ให้นำเงินเท่าจำนวนที่ตกลงนั้นวางต่อศาลหลวง เมื่อได้วางเงินตั้งนี้แล้ว ให้กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะเข้าปกครองทรัพย์สินนั้นได้

(๒) ถ้าไม่ตกลงกันในจำนวนเงินค่าทำขวัญ ให้กรมรถไฟแผ่นดินแจ้งแก่ผู้พิพาทนั้น เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเด็ดขาดครั้งที่สุดว่าจะให้ราคาเป็นจำนวนเงินเท่าใด ถ้าผู้พิพาทไม่ยอมรับเอา ราคานี้ภายในกำหนดเวลาสิบวัน นับตั้งแต่วันที่รับค่าแจ้งความนั้นแล้ว กรมรถไฟแผ่นดินกับผู้พิพาทมี สิทธิที่จะเลือกตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายละคน และถ้าอนุญาโตตุลาการทั้ง ๒ ฝ่ายไม่ปรองดองตกลงกันได้ ให้อนุญาโตตุลาการนั้นเลือกตั้งผู้เป็นประธานคนหนึ่งเป็นผู้ชี้ขาด หรืออนุญาโตตุลาการนั้นจะร้องขอต่อ ศาลให้เลือกตั้งผู้เป็นประธานเพื่อชี้ขาดก็ได้ ตามบทแห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความแพ่งนั้น

ถ้ามีข้อพิพาทเกิดขึ้นภายหลังเวลาที่กรมรถไฟได้ใช้เงินค่าทำขวัญแก่ผู้ที่ควรได้รับนั้น แล้วก็ดี หรือภายหลังกำหนดเวลาหกเดือนดังกล่าวไว้ในมาตราก่อนนี้ก็ดี ท่านว่าผู้พิพาทนั้นจะฟ้องร้องได้ แต่เฉพาะบุคคลผู้ซึ่งได้รับเงินค่าทำขวัญนั้นไป หรือผู้ที่ต้องซื้อระบุให้เป็นผู้รับเงินค่าทำขวัญตามที่วางไว้ ต่อศาลเท่านั้น

มาตรา ๓๘ ถ้าว่าจำนวนเงินค่าทำขวัญจะต้องกำหนดโดยการตั้งอนุญาโตตุลาการ ใน เวลาใดเวลาหนึ่ง เมื่อกรมรถไฟแผ่นดินได้ร้องขอ ศาลมีอำนาจที่จะออกคำสั่งอนุญาตให้กรมรถไฟแผ่นดิน เข้าปกครองที่ดินหรือสิ่งหามทรัพย์อย่างอื่นนั้นได้ แต่ท่านว่าในการเช่นนี้ ให้กรมรถไฟแผ่นดินวางเงิน ตามจำนวนที่ศาลจะเห็นว่าพอเพียง เพื่อใช้ค่าทำขวัญนั้นก่อน

มาตรา ๓๙ ถ้าว่าผู้ที่ควรจะได้เงินค่าทำขวัญไม่ยอมรับเงินค่าทำขวัญตามข้อตกลง สัญญาหรือตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ เมื่อกรมรถไฟแผ่นดินได้นำจำนวนเงินค่าทำขวัญนั้นมาวาง ต่อศาลครบถ้วนแล้ว ท่านว่ากรมรถไฟแผ่นดินย่อมมีสิทธิที่จะเข้าปกครองที่ดินหรือสิ่งหามทรัพย์นั้นได้

มาตรา ๔๐ ถ้าว่าผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ที่อยู่ในที่ดินหรือสิ่งหามทรัพย์อย่างอื่นไม่ยอม ให้กรมรถไฟแผ่นดินเข้าปกครองทรัพย์สินเหล่านั้นตามสิทธิที่ได้ให้ไว้โดยพระราชบัญญัตินี้ เมื่อกรมรถไฟ แผ่นดินได้ร้องขอ ท่านว่าศาลมีอำนาจที่จะออกคำสั่งบังคับขับไล่บุคคลผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ที่อยู่ในที่นั้น ออกจากที่ได้ทันที แต่ข้อนี้ไม่ขัดขวางต่อการที่ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ที่อยู่ในที่นั้นจะฟ้องร้องว่ากล่าวต่อ ภายหลัง

ส่วนที่ ๓

ว่าด้วยการก่อสร้าง การบำรุง และลักษณะจัดการงาน

มาตรา ๔๑ กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งจำเป็นตามสมควร แก่การในเวลาใดเวลาหนึ่ง แต่ต้องอยู่ในข้อบังคับดังกล่าวไว้ต่อไปนี้

กิจการที่ทำได้นั้นมีอาทิ คือ

(๑) ทำทางผ่านเสมอระดับหรือลอดใต้หรือข้ามที่ดิน ถนนใหญ่ถนนย่อย ทางรถไฟ ทาง รถราง แม่น้ำหรือลำคลอง และทำการก่อสร้างได้ทุกสิ่งทุกอย่าง ไม่ว่าจะทำขึ้นไว้แต่ชั่วคราวหรือทำ ทำขึ้นไว้ตลอดกาลก็ได้

(๒) แกะหรือเปลี่ยนทางน้ำไหล ถนนหนทางใหญ่ถนนย่อย หรือพูนดินให้สูงกว่าระดับ หรือขุดลดลงให้ต่ำกว่าระดับ ทั้งนี้ จะทำขึ้นแต่ชั่วคราวหรือทำขึ้นไว้ตลอดกาลก็ได้

(๓) วางท่อ หรือทำทางระบายน้ำผ่าน หรือลอดใต้ที่ดินที่อยู่ข้างเคียงกับรถไฟ เพื่อให้น้ำเข้ามาหรือให้ออกไปจากรถไฟ

(๔) ปลุกหรือก่อสร้างสิ่งหนึ่งสิ่งใด เครื่องจักร เครื่องบอกอาณัติสัญญาณและอื่น ๆ ตามแต่จะเป็นการสะดวก

มาตรา ๔๒ เมื่อทางรถไฟจะต้องผ่านข้ามทางหลวง ทางราษฎร์ หรือทางน้ำที่มีอยู่แต่เดิม กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องจัดการให้มีทางชั่วคราวขึ้น เพื่อให้ไปมาได้ในระหว่างเวลาที่กำลังทำการก่อสร้างอยู่นั้นตามแต่ที่จะจัดทำขึ้นได้ และเมื่อได้ทำการก่อสร้างนั้นเสร็จแล้ว ต้องจัดการให้มีทางถาวรเพื่อให้ไปมาได้

มาตรา ๔๓ เมื่อทางรถไฟผ่านทางหลวง ทางราษฎร์ หรือทางน้ำโดยมีสะพานข้ามแล้ว สะพานนั้นจะต้องสร้างให้สูงกว่าพื้นระดับทางหลวงหรือทางราษฎร์นั้นไม่น้อยกว่าสามเมตร หรือสูงกว่าระดับน้ำขึ้นสูงตามธรรมดาแห่งทางน้ำนั้นไม่น้อยกว่าสองเมตร

มาตรา ๔๔ เพื่อประโยชน์ในการสร้างทางรถไฟนั้น กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะเปลี่ยนแปลงย้ายคู ร่องน้ำ ท่อน้ำ หรือสายไฟฟ้า และมีอำนาจหรือถอนสิ่งหนึ่งสิ่งใดซึ่งกีดขวางต่อการก่อสร้างนั้นได้ แต่การเปลี่ยนแปลง หรือหรือถอนนั้นต้องจัดทำไปในทางที่จะทำให้เกิดความเสียหายและทำความไม่สะดวกให้น้อยที่สุดตามแต่จะเป็นไปได้โดยพลการ และทั้งต้องกระทำการนั้นอยู่ในความตรวจตราดูแลของบุคคลผู้ซึ่งจำหน่ายน้ำหรือไฟฟ้านั้น เมื่อได้แจ้งความให้บุคคลนั้น ๆ ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสี่สิบแปดชั่วโมงก่อนลงมือทำการ ถ้ามีการเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นเพราะเหตุนี้ กรมรถไฟแผ่นดินต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายนั้น

มาตรา ๔๕ ภายในเวลาที่จำเป็นเพื่อการก่อสร้าง หรือเพื่อสร้างทางรถไฟให้แล้วเสร็จก็ดี หรือภายในเวลาที่ต้องจัดซ่อมทางรถไฟอย่างขนานใหญ่ก็ดี กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะสั่งให้เข้าปกครองที่ดินซึ่งติดต่อกับทางรถไฟนั้นได้ชั่วคราว (ยกเว้นแต่สิ่งปลูกสร้าง สวนที่ประดับประดาไว้ชม ถนนสวนปลูกต้นไม้ หรือสวนเพาะปลูก) เพื่อขุดเอาศิลา ดินสอพอง ทราย กรวด ดิน หรือวัสดุสิ่งอื่นที่ใช้ในการก่อสร้างหรือการซ่อม หรือเพื่อทำความสะดวกในการก่อสร้าง หรือการซ่อมทางรถไฟนั้น

เมื่อกรมรถไฟแผ่นดินได้มีคำสั่งดังกล่าวมาแล้ว ให้ทำหนังสือจดบันทึกรายการละเอียดแห่งทรัพย์สินที่จะเข้ายึดถือปกครองนั้น แล้วให้เจ้าหน้าที่กรมรถไฟแผ่นดินกับเจ้าของทรัพย์สินนั้นลงนามไว้เป็นสำคัญทั้งสองฝ่าย เพื่อเป็นหลักฐานในการที่จะคำนวณค่าเสียหายอันพึงเกิดขึ้นเนื่องแต่การที่กรมรถไฟแผ่นดินได้เข้ายึดถือปกครองทรัพย์สินนั้น

เมื่อได้เลิกถอนการปกครองที่ชั่วคราวดังกล่าวมาแล้ว กรมรถไฟแผ่นดินต้องใช้เงินค่าทำขวัญให้แก่เจ้าของทรัพย์สิน เพื่อทดแทนการเสียหายอันเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินนั้น

ถ้าการที่เข้าปกครองนั้น เป็นเวลานานเกินกว่าปีหนึ่งขึ้นไปก็ดี หรือการที่เข้าปกครองนับได้เกินกว่าห้าครั้งก็ดี เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิที่จะขอให้กรมรถไฟแผ่นดินจัดซื้อที่ดินนั้นได้ แต่ฝ่ายกรมรถไฟแผ่นดินนั้นย่อมมีสิทธิเสมอที่จะจัดซื้อที่ดินนั้นได้ในเวลาใดเวลาหนึ่งตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๔๖ เมื่อทางรถไฟได้ตัดผ่านไปในที่ดินแห่งใดที่เป็นของเจ้าของเดียวกัน

และทำให้ที่ดินนั้นขาดออกจากกันเป็นสองแปลง ท่านว่าเจ้าของที่ดินนั้นมีสิทธิที่จะเดินข้ามทางรถไฟจากที่แปลงหนึ่งไปยังอีกแปลงหนึ่งได้ เพื่อความจำเป็นที่จะต้องใช้หรือที่ได้มุ่งหมายว่าจะต้องใช้ที่ดินนั้นในกรณีที่ที่ดินขาดออกจากกัน แต่การที่จะเดินข้ามดังกล่าวนี้ ต้องไม่เป็นการรบกวนหรือขัดขวางแก่การเดินรถไฟ และเมื่อผู้ที่เป็นเจ้าของได้แยกขายเป็นแปลง ๆ แล้ว สิทธิในทางเดินนั้นหาได้ออนไปยังผู้ซื้อด้วยไม่

มาตรา ๔๗ กรมรถไฟแผ่นดินไม่ต้องรับผิดชอบในเรื่องความรำคาญที่ได้มีขึ้นชั่วคราวแก่บุคคลผู้ซึ่งอยู่ใกล้ที่ทำการก่อสร้างหรือที่ทำการบำรุงทางรถไฟ แต่ในเวลาทำการอันใดอันหนึ่งที่จำเป็นนั้น กรมรถไฟแผ่นดินต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่กรณีนั้น

มาตรา ๔๘ กรมรถไฟแผ่นดินไม่ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของทรัพย์สินที่อยู่ข้างเคียงในเรื่องความรำคาญ หรือการเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดอันเกิดแต่เสียงรบกวน ไฟ ประกายไฟ ความกระเทือน และเหตุอื่น ๆ ซึ่งเนื่องจากการที่รถไฟเดินไปมา เมื่อความรำคาญหรือการเสียหายนั้นย่อมต้องมีเป็นธรรมดาในการเดินรถไฟ และถึงแม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่เหตุแล้ว ก็ไม่สามารถจะป้องกันได้

มาตรา ๔๙ กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะเข้าทำสัญญากับผู้รับอนุญาตให้สร้างรถไฟ เพื่อให้รถของฝ่ายหนึ่งเดินบนทางรถไฟของอีกฝ่ายหนึ่งได้

ส่วนที่ ๔

ว่าด้วยการบรรทุกส่ง

มาตรา ๕๐ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบ ในการที่ผู้โดยสารต้องบาดเจ็บเสียหายก็ดี หรือว่าครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า ซึ่งรับบรรทุกนั้นแตกหักสูญหายก็ดี หรือว่าการบรรทุกส่งนั้นเข้าไปก็ดี ท่านให้บังคับตามพระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่ง ว่าด้วยการบรรทุกส่ง เว้นไว้แต่จะต้องด้วยบทมาตราดังกล่าวต่อไปในพระราชบัญญัตินี้ จึงให้ใช้บทมาตรานั้น ๆ บังคับ

มาตรา ๕๑ กรมรถไฟแผ่นดินไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าซึ่งบรรทุกส่งไป หรือมอบฝากไว้กับรถไฟนั้น แตกหักบอบสลายหรือว่าสูญหายไป เว้นไว้แต่พนักงานรถไฟจะได้รับของนั้นลงบัญชีประกันและได้ออกใบรับให้ไปเป็นสำคัญ

มาตรา ๕๒ เมื่อบุคคลผู้หนึ่งผู้ใดนำห่อวัตถุหรือสินค้ามา เพื่อบรรทุกส่งไปโดยทางรถไฟ พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่มีสิทธิที่จะขอให้เจ้าของหรือผู้ส่งของนั้นจตรายการละเอียดบอกจำนวนของน้ำหนัก และชนิดห่อวัตถุ หรือสินค้าที่นำมาส่งนั้นเป็นลายลักษณ์อักษร และให้ลงชื่อกำกับไว้ด้วย ถ้าแม้ว่าไม่ยอมทำตามดังกล่าวมานี้ พนักงานรถไฟอาจปฏิเสธไม่ยอมรับไว้บรรทุกก็ได้

ผู้หนึ่งผู้ใดจงใจแสดงรายการสิ่งของอันเป็นความเท็จ ท่านว่ามีความผิดให้ปรับเป็นพินัยไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท

มาตรา ๕๓ กรมรถไฟแผ่นดินต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย ในการที่ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าซึ่งได้รับจดลงบัญชีประกันนั้นเป็นอันตรายสูญหาย หรือว่าส่งเงินเข้าไป วันไว้แต่จะพิสูจน์ได้ว่าการที่สูญหาย หรือเสียหาย หรือเงินชำนั้นเป็นด้วยพลาคติภัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งวัตถุนั้นเอง หรือเป็นด้วยการชำรุดที่มีต่อวัตถุนั้น ๆ

มาตรา ๕๔ ถ้าบุคคลผู้หนึ่งผู้ใดต้องการพาสัมภาระ ห่อวัตถุหรือสินค้าไปกับตัวก็ตี หรือว่ามอบส่งให้บรรทุกไปก็ตี หรือว่าฝากไว้ก็ตี แต่วัตถุเหล่านั้นเป็นของที่อันตรายหรือที่อุจาดลามกแล้ว บุคคลผู้หนึ่งต้องแจ้งความบอกสภาพแห่งวัตถุนั้นแก่นายสถานีเป็นลายลักษณ์อักษร นายสถานีมีอำนาจที่จะไม่ยอมรับฝากหรือรับส่งบรรทุกวัตถุนั้นก็ได้ตามแต่จะเห็นเป็นการสมควร

ถ้าไม่ได้แจ้งความให้ทราบดังว่ามานั้นก็ตี หรือว่าไม่ได้ขีดหมายบอกสภาพแห่งวัตถุนั้น ๆ ไว้ นอกเหนือให้เห็นโดยแจ้งชัดก็ตี ท่านว่าพนักงานรถไฟคนใดคนหนึ่งยอมมีอำนาจที่จะงดส่งวัตถุนั้นเสียได้

ถ้ามีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าห่อใดห่อหนึ่งมีของที่เป็นอันตรายหรือที่อุจาดลามก ท่านว่าพนักงานรถไฟคนใดคนหนึ่งมีอำนาจที่จะเปิดห่อของนั้นออกตรวจดู เพื่อให้รู้ว่ามีของสิ่งใดอยู่ในห่อนั้นได้

บุคคลผู้หนึ่งผู้ใดไม่แจ้งความให้พนักงานรถไฟทราบ หรือไม่ยอมทำตามคำสั่งของพนักงานรถไฟ ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนขึ้นขัดต่อบทมาตรานี้ ท่านว่าผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษให้ปรับเป็นพินัยไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท และถ้ามีการเสียหายเกิดขึ้นแต่วัตถุนั้นไซ้ ผู้นั้นยังจำต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอีกโสดหนึ่งต่างหาก

มาตรา ๕๕ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าครุภาระ ห่อวัตถุหรือสินค้าอันได้จดลงบัญชีประกันบรรทุกส่งไป หรือฝากไว้เป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดดังนี้ คือ ห่อหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน ๑๐๐ บาท ถ้าว่าเหมาบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน ๔๐๐ บาท และถ้าว่าเหมาบรรทุกทั้งคันรถไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท วันไว้แต่

(๑) ผู้ส่งหรือผู้ฝากจะได้แจ้งจำนวนราคาและบอกสภาพแห่งของที่มีอยู่ในห่อหรือแห่งสินค้าที่ว่าเหมาบรรทุกครั้งคันรถ หรือเต็มทั้งคันรถนั้น และ

(๒) ผู้ส่งหรือผู้ฝากได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้น ตามอัตราค่าประกันให้แก่พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่ พนักงานผู้นั้นมีสิทธิที่จะสอบสวนตรวจตราเพื่อให้รู้แน่ว่าของหรือสินค้าที่ส่งไปนั้นตรงกันจริงกับค่าที่ได้แจ้งไว้วันนั้นหรือไม่

มาตรา ๕๖ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้ราคาสัตว์ที่บรรทุกส่งไปเป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดดังนี้ คือ

ค่าข้างเชือกหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท

ค่าม้าตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๑๐๐ บาท

ค่าลา ล่อ หรือปศุสัตว์ชนิดที่มีเขาตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐ บาท

ค่าแพะ แกะ สุกร สุนัข หรือสัตว์ชนิดอื่นตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๒๐ บาท

^๓ มาตรา ๕๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศแก้ไขมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

เว้นไว้แต่ผู้ส่งจะได้แจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทราบในขณะที่นำมาส่งนั้นว่ามีราคาสูงกว่าอัตราที่วางไว้ข้างบนนี้ และทั้งได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้นด้วย แต่ทั้งนี้ถ้าว่าสัตว์เหล่านั้นเป็นอันตรายหรือสูญหายไปด้วยเหตุอื่น นอกจากที่เป็นความผิดของพนักงานรถไฟแล้ว ท่านว่ากรมรถไฟแผ่นดินไม่ต้องรับผิดชอบเลย

มาตรา ๕๗ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้ค่ารถ ล้อเลื่อนที่บรรทุกส่งไปเป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดดังนี้ คือ

ค่ารถจักรสำหรับลากหรือรถยนต์คันหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท

ค่ารถ เกวียน หรือรถบรรทุกของคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๒๕๐ บาท

ค่ารถจักรยานยนต์สองล้อหรือสามล้อคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐ บาท

ค่ารถ ล้อเลื่อนอย่างอื่นคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๑๐ บาท

เว้นไว้แต่ผู้ส่งจะได้แจ้งความให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรในขณะที่นำมาส่งยังรถไฟนั้นว่ารถ ล้อเลื่อนนั้นมีราคาสูงกว่าอัตราที่ได้วางไว้ข้างบนนี้ และทั้งได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้นด้วย

มาตรา ๕๘ เมื่อใดกรมรถไฟแผ่นดินจะต้องใช้ราคาของที่ได้สูญหรือเสียหายไปโดยที่ผู้ส่งของได้ระบุแจ้งราคาไว้แล้ว ท่านให้ถือว่า การที่ระบุแจ้งราคาไว้ นั้นเป็นแต่เพียงข้อสันนิษฐานว่าของสิ่งนั้นคงมีราคาตามที่ได้ระบุแจ้งไว้ นั้นจริง แต่ทั้งนี้ห้ามมิให้คิดค่าเสียหายให้เกินกว่ากำหนดราคาตามที่ได้ระบุแจ้งไว้ นั้นเลย

มาตรา ๕๙ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายนั้น ท่านว่าสิ้นอายุหมดลงตามกำหนดวันดังนี้ คือ

ถ้าเป็นครุภาระ หรือห่อวัตถุ เมื่อครบกำหนดสองวัน นับแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่ของได้มาถึงสถานที่ได้จัดส่งไปนั้น

ถ้าเป็นสินค้า เมื่อครบกำหนดสองวันนับแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่กรมรถไฟแผ่นดินจะได้แจ้งความให้ผู้ที่จะรับของนั้นทราบ

ถ้าว่าไม่มีผู้ใดมารับครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนี้ ท่านให้เก็บของเหล่านี้รักษาไว้ในคลังสินค้า แต่กรมรถไฟแผ่นดินไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของเป็นอันตราย หรือสูญหายไป เว้นไว้แต่จะเป็นเพราะความผิดของกรมรถไฟแผ่นดิน หรือเป็นเพราะความผิดของพนักงานในกรณีนั้น

มาตรา ๖๐ เมื่อผู้ที่จะรับของนั้นได้รับของที่บรรทุกนั้นไว้ โดยไม่มีข้อโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษรในขณะที่รับของนั้นแล้ว ท่านว่าจะเรียกร้องขอค่าเสียหายที่ของสูญหรือเสียไป หรือที่บรรทุกสูงเนินเข้าไปนั้นมิได้เลย

มาตรา ๖๑ ข้อความที่เขียนไว้ในใบรับของ ใบส่งของ หรือใบสำคัญอย่างอื่นที่กรมรถไฟแผ่นดินทำให้แก่ผู้ส่งของ เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของกรมรถไฟแผ่นดินนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะใช้ไม่ได้ตามกฎหมาย เว้นไว้แต่ผู้ส่งของนั้นจะได้ตกลงยินยอมตามข้อความที่ยกเว้นหรือ

จำกัดความรับผิดชอบนั้นโดยแจ้งชัด

มาตรา ๖๒ กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะยึดของที่บรรทุกนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับใช้
ชำระวางบรรทุกและค่าที่ต้องใช้อย่างอื่นให้ครบถ้วน

มาตรา ๖๓ ถ้าหาตัวผู้ที่จะรับของนั้นไม่พบ กรมรถไฟแผ่นดินต้องแจ้งความไปให้ผู้
ส่งของนั้นทราบโดยหนังสือส่งลงทะเบียนกรมไปรษณีย์ เพื่อขอให้บอกมาว่าจะให้จัดส่งของนั้น ณ ที่
ใด และขอให้จัดการใช้ชำระวางบรรทุก และค่าที่ต้องเสียอย่างอื่นภายในกำหนดเวลา ๑๕ วัน
นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือนั้น

ถ้าผู้ส่งของละเลยไม่ทำตามคำแจ้งความนั้นไซ้ ท่านว่ากรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะ
เอาของนั้นออกขายทอดตลาดได้

มาตรา ๖๔ ถ้าหาผู้ที่จะรับของไม่มารับของที่บรรทุกนั้นไป หรือไม่ใช้ชำระวางบรรทุก
และค่าที่ต้องเสียอย่างอื่นที่จำเป็นต่องใช้นั้น กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะแจ้งความไปยังผู้ที่จะรับของนั้น
โดยหนังสือส่งลงทะเบียนกรมไปรษณีย์ขอให้ใช้ชำระวางบรรทุก และค่าที่ต้องใช้อย่างอื่น และให้มารับ
ของนั้นไปภายในเวลา ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับคำแจ้งความนั้น

ในเวลาเดียวกันนั้นให้กรมรถไฟแผ่นดินแจ้งความบอกไปยังผู้ส่งของโดยหนังสือส่ง
ลงทะเบียนกรมไปรษณีย์ด้วย

ถ้าผู้ที่จะรับหรือผู้ส่งของละเลยไม่ทำตามคำแจ้งความนั้นไซ้ ท่านว่ากรมรถไฟ
แผ่นดินย่อมมีสิทธิที่จะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดได้

มาตรา ๖๕ ตามข้อความที่บังคับไว้ในสองมาตราข้างบนนี้ ถ้าของที่บรรทุกนั้นเป็น
ของที่เก็บไว้นานไม่ได้อาจเสียไปแล้ว กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดโดย
ไม่ต้องแจ้งความให้ผู้หนึ่งผู้ใดทราบก่อนก็ได้

ส่วนของที่มีชีวิตนั้น เมื่อได้แจ้งความบอกให้ทราบว่าของได้มาถึงแล้วล่วงหน้าไป ๗
วัน ให้เอาของออกขายทอดตลาดได้

มาตรา ๖๖ เมื่อได้เอาของออกขายทอดตลาด หักค่าใช้จ่ายในการขายออกแล้ว
เหลือเงินเป็นจำนวนเท่าใด ให้กรมรถไฟแผ่นดินหักใช้ชำระวางบรรทุก และค่าที่ต้องใช้อย่างอื่นอัน
เกี่ยวกับสัญญาบรรทุกส่งนั้น ถ้ามีเงินเหลืออยู่อีก จึงให้มอบให้แก่ผู้ที่สมควรจะได้รับนั้นไป

มาตรา ๖๗ เงินค่าโดยสารหรือชำระวางบรรทุกที่ได้ใช้ให้เป็นค่าโดยสารหรือค่าส่ง
ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้านั้น ให้พึงสันนิษฐานว่ากรมรถไฟแผ่นดินได้รับไว้โดยมีข้อไขว่ ถ้ามีที่
สำหรับให้โดยสารหรือบรรทุกได้ในขบวนรถนั้น

ถ้าหากว่าในรถไฟไม่มีที่พอสำหรับผู้โดยสารทั้งหมด หรือสำหรับบรรทุกครุภาระ ห่อ
วัตถุ หรือสินค้าทั้งหมด ท่านว่าผู้โดยสารที่ได้ซื้อตั๋วไปทางไกลที่สุดมีสิทธิที่จะได้โดยสารไปก่อนผู้อื่น
และถ้ามีผู้โดยสารซื้อตั๋วไปทางไกลเท่ากันหลายคน ผู้ที่ซื้อตั๋วได้ก่อนก็ควรได้ไปก่อนตามลำดับเลขที่
ได้รับตัวก่อนและหลังนั้น ข้อบังคับนี้ให้ใช้ได้ตลอดไปถึงการรับบรรทุกครุภาระ ห่อวัตถุ และสินค้า

ด้วย

แต่ทั้งนี้ท่านว่านายและพลทหารและข้าราชการพลเรือนที่โดยสารไปในหน้าที่ราชการของรัฐบาลนั้น ควรจะได้รับเลือกให้ไปได้ก่อนผู้อื่น

มาตรา ๖๘^๕ ผู้หนึ่งผู้ใดไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องขอเงินค่าโดยสาร ค่าบรรทุก หรือค่ารับฝากครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าที่อ้างว่าได้เสียเกินอัตรานั้นคืน เว้นไว้แต่จะได้นำร่องเป็นลายลักษณ์อักษรขอเงินที่เกินคืนจากกรมรถไฟแผ่นดินภายในกำหนด ๑๕ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้ออกตัวโดยสารหรือวันที่มอบส่งของนั้น ๆ

มาตรา ๖๙ กรมรถไฟแผ่นดินมีสิทธิที่จะรับส่งจดหมาย หรือห่อวัตถุสำหรับกิจการของรถไฟ หรือจดหมายบัญชีของ หรือใบรับสำหรับลูกค้ารถไฟ

มาตรา ๗๐ ใบเบิกทางซึ่งออกให้ผู้หนึ่งผู้ใดโดยสารรถไฟโดยไม่ต้องเสียค่าโดยสารตลอดกาลหรือชั่วเที่ยวหนึ่งเป็นพิเศษนั้น ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินหรือผู้แทนจะต้องลงชื่อกำกับไว้จึงจะใช้ได้ มิฉะนั้นอย่าให้ถือว่าใบเบิกทางนั้นใช้ได้เลย

ส่วนที่ ๕

ว่าด้วยความปราศภัยแห่งประชาชน

มาตรา ๗๑ เมื่อเห็นเป็นการจำเป็นเพื่อรักษาความปราศภัยแห่งประชาชน ให้ขุดคูหรือปลูกต้นไม้เป็นรั้ว หรือกั้นรั้ว หรือซึ่งสอดกันทั้งสองข้างทางรถไฟ

มาตรา ๗๒ เมื่อทางรถไฟผ่านข้ามถนนสำคัญเสมอระดับ ให้วางรางคู่กำกับเพื่อให้มีช่องพอครีบล้อรถผ่านไปมาได้ กับให้ทำประตู หรือซิงโซ่ หรือทำราวกันขวางถนนหรือทางนั้น ๆ ตามเห็นสมควรแก่การ

มาตรา ๗๓ เมื่อถนนที่ต้องผ่านข้ามไปนั้นไม่สำคัญพอถึงกับต้องทำประตูกั้นแล้ว ให้พนักงานขับรถจักรเปิดหวีดก่อนที่รถจะผ่านข้ามถนนนั้น กับให้ทำเครื่องหมายสัญญาณอย่างถาวรไว้ให้เห็นแจ้งบนทางและถนนนั้น เพื่อให้พนักงานขับรถจักรและประชาชนรู้ตัวก่อนภายในเวลาอันสมควรว่าเข้ามาใกล้ทางรถไฟที่ผ่านข้ามถนน

มาตรา ๗๔ ภายในระยะสี่เมตรวัดจากศูนย์กลางทางรถไฟออกมา ห้ามมิให้ปลูกสร้างสิ่งหนึ่งสิ่งใด เว้นไว้แต่จะเป็นการจำเป็นเพื่อการเดินรถ

มาตรา ๗๕ ผู้เป็นเจ้าของต้นไม้รั้วหรือต้นไม้ชนิดอื่นที่อยู่ริมเขตทางรถไฟ มีหน้าที่จำต้องตัดหรือรานกิ่งไม้หรือโคนต้นไม้เหล่านั้นลงเป็นครั้งคราว ตามแต่นายช่างบำรุงทางในเขตนั้นจะสั่ง เพื่อมิให้เกิดกีดกันกำบังเครื่องอาณัติสัญญาณตามทาง หรือเพื่อมิให้เกิดอันตรายขัดขวางต่อการเดิน

^๕ มาตรา ๖๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๓

รถ

ถ้าผู้เป็นเจ้าของต้นไม้คนใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายช่างบำรุงทางดังกล่าวมานี้ นายช่างบำรุงทางมีอำนาจที่จะจัดการให้ตัดรานกิ่งหรือโค่นต้นไม้ที่เสีย แล้วคิดเอาเงินค่าใช้จ่ายในการนี้แก่เจ้าของนั้นก็ได้

มาตรา ๗๖ ในขบวนรถโดยสารทุกขบวนที่ต้องเดินเกินกว่า ๒๐ กิโลเมตร โดยไม่หยุดนั้น กรมรถไฟแผ่นดินต้องจัดให้มีเครื่องอาณัติสัญญาณติดประจำไว้เพื่อใช้บอกเหตุได้ในระหว่างคนโดยสารกับพนักงานกำกับรถ เครื่องอาณัติสัญญาณนี้ต้องรักษาไว้ให้ใช้ได้ตลอดเวลา

มาตรา ๗๗ ถ้าปรากฏว่าผู้โดยสารคนหนึ่งคนใดเป็นโรคติดต่อซึ่งอาจมีจำแนกไว้ในกฎข้อบังคับ ให้นายสถานีจัดแยกผู้นั้นกันไว้เสียห้องหนึ่งเป็นพิเศษเพื่อมิให้ปะปนกับผู้อื่น แล้วโทรเลขบอกไปยังสถานีที่ผู้นั้นจะลงและสถานีปลายทาง เพื่อกำชับห้ามมิให้ผู้โดยสารอื่นเข้าไปในห้องนั้น จนกว่าจะได้จัดชำระล้างเชื้อโรคให้หมดสิ้นเมื่อรถไปถึง

มาตรา ๗๘ ผู้ใดกระทำความผิดดังกล่าวไว้ในมาตรา ๗๙ จนถึงและรวมทั้งมาตรา ๘๑ ให้ลงโทษฐานลหุโทษตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา เว้นไว้แต่การกระทำเช่นนั้นประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้แล้ว

มาตรา ๗๙ ผู้ใดกระทำการโดยเจตนาขัดขวางพนักงานรถไฟในเวลาทำการตามหน้าที่กิติ หรือทำการขัดขวางผู้มีหน้าที่โดยชอบด้วยกฎหมายในการสอบวัด ก่อสร้างหรือบำรุงทางรถไฟกิติ หรือถอนหมุดหรือหลักที่ปักไว้ในดิน เพื่อกิจการดังว่านั้นก็ติ หรือลบเลือนทำลายเครื่องหมายใด ๆ ที่ทำไว้สำหรับกิจการนั้น ๆ กิติ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๒

มาตรา ๘๐ ผู้ใดมิได้รับอนุญาตอันชอบด้วยกฎหมาย บังอาจขุดชนดิน ทลาย ศีลา หล้า ต้นไม้หรือสิ่งใด ๆ ไปจากมูลดิน คู สะพาน ทางระบายน้ำ กำแพงเขื่อน หรือทางถาวรของรถไฟ หรือภายในบริเวณรถไฟ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๓

มาตรา ๘๑ ผู้ใดรื้อถอน ทำลาย เคลื่อนเอาไปจากที่หรือทำให้เป็นอันตรายเสียหายแก่ รั้วต้นไม้ รั้วกันเขต รั้วลวด เสาเครื่องหมายอาณัติสัญญาณ เครื่องจักร วัตถุอัดหมอน รางเหล็ก หมอนหรือสิ่งของชนิดใด ๆ ที่เก็บรักษาไว้ใช้ตามทางรถไฟนั้น ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๒

มาตรา ๘๒ ผู้ใดมิได้รับอนุญาตโดยชอบด้วยกฎหมายบังอาจเปลี่ยนทางน้ำ หรือรางน้ำ ด้วยเจตนา หรือทำทาบกันคูหรือทางระบายน้ำได้สะพาน หรือปล่อยขยะมูลฝอยสิ่งโสโครกจากที่ทำการเหมืองแร่ให้ไหลมากีดขวาง หรือทำการอย่างอื่นให้กีดขวางแกทางน้ำ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดเสียหายแก่ทางรถไฟ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๓

มาตรา ๘๓ เมื่อเจ้าของที่ดินหรือผู้ที่อยู่ในที่ดินคนใดประสงค์จะตัดโค่นต้นไม้ หรือแผ้วถางป่าที่ติดต่อกับทางรถไฟกิติ หรือที่มีสายโทรเลข โทรศัพทซึ่งผ่านข้ามไปกิติ ผู้นั้นต้องแจ้งความ

ประสงค์นั้นให้นายช่างบำรุงทางประจำเขตนั้นทราบล่วงหน้าก่อน ๗ วัน และผู้นั้นจำต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรในเมื่อทำการนั้น ๆ ตามแต่นายช่างบำรุงทางจะสั่ง เพื่อรักษาทางรถไฟให้เป็นอันตราย

ผู้ใดมิได้แจ้งความให้นายช่างบำรุงทางทราบล่วงหน้าก็ดี หรือมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของนายช่างบำรุงทางก็ดี โคนต้นไม้ล้มหรือถางป่าอันเป็นเหตุที่อาจเกิดอันตรายแก่รถไฟที่ผ่านไปมา หรืออาจทำให้เกิดเสียหายต่อสายโทรเลข โทรศัพท์ เครื่องอาณัติสัญญาณ หรือทาง ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๓

มาตรา ๘๔ ผู้ใดบังอาจเข้าไปในที่ดินรถไฟ นอกเขตที่อนุญาตให้ประชาชนเข้าออกได้ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๑

มาตรา ๘๕ ผู้ใดขับรถ หรือล้อเลื่อนอย่างอื่น หรือไล่ต้อนสัตว์ข้าม หรือไปตามทางรถไฟ เว้นไว้แต่ตามเวลาและที่ที่กำหนดให้ไว้ก็ดี หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอันสมควรของพนักงานรถไฟก็ดี ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๑

ผู้ใดมีหน้าที่รับผิดชอบในการเลี้ยงรักษาปศุสัตว์ ปล่อยให้สัตว์เที่ยวไปในที่ดินรถไฟ ให้ปรับเป็นพินัยไม่เกินกว่าตัวละ ๒ บาท

พนักงานรถไฟมีอำนาจนำหรือไล่ต้อนสัตว์นั้นไปยังโรงพักตำรวจที่ใกล้ที่สุด แล้วมอบให้รักษาไว้จนกว่าจะได้รับเงินค่าปรับและค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงรักษานั้นได้

มาตรา ๘๖ ผู้ใดขว้างปาทอนไม้ ก้อนศิลาหรือสิ่งอื่น ๆ ไปที่ขบวนรถไฟก็ดี หรือผ่านข้ามไปก็ดี หรือขว้างปาจากรถไฟก็ดี ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อผู้ที่อยู่ในรถจักร รถลาเลียง รถคนโดยสารหรือรถบรรทุก หรือต่อผู้ยืนอยู่หรือเดินไปตามทางรถไฟ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๔

มาตรา ๘๗ ผู้ใดทำให้รถ สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักรหรือสิ่งใด ๆ อันเป็นทรัพย์สินสมบัติของรถไฟเสียหายหรือชำรุด ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๑

มาตรา ๘๘ พนักงานรถไฟคนใดเสพสุราจนมีเมามาในเวลาทำการตามหน้าที่บนรถไฟ หรือทำกิจการอื่นของรถไฟก็ดี หรือละเลยไม่ทำการตามหน้าที่โดยความประมาทก็ดี หรือกระทำการนั้นด้วยอาการอันไม่สมควรก็ดี ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๒

ถ้ากิจการดังกล่าวมานี้ เมื่อละเลยเสียไม่กระทำ หรือกระทำโดยความประมาทอาจเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายแก่ผู้โดยสารหรือผู้ที่อยู่ในที่ดินรถไฟ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๔

ถ้าว่าเป็นด้วยความประมาทอย่างอุกฤษฏ์ จนเกิดอุบัติเหตุทำให้บุคคลตายหรือบาดเจ็บ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา ๒๕๒ หรือมาตรา ๒๕๙

มาตรา ๘๙ ผู้ใดกระทำการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับซึ่งผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินตั้งขึ้นไว้ในข้อต่อไปนี้ คือ

(๑) ว่าด้วยการขึ้นรถหรือเข้าไปในสถานีต้องมีตั๋วหรือใบเบิกทางให้โดยสารได้เที่ยวใดหรือในท้องถิ่นใดและชั้นใด

(๒) ว่าด้วยการโอนตั๋วหรือใบเบิกทางให้ผู้อื่นโดยมิชอบ

(๓) ว่าด้วยการส่งตั๋วหรือใบเบิกทางให้ตรวจหรือส่งมอบให้แก่พนักงานรถไฟ การเปลี่ยนแปลงชุดแก่ตั๋วหรือใบเบิกทางโดยเจตนา

(๔) ว่าด้วยการพาอาวุธปืนหรือกระสุนดินดำไปในรถไฟ

(๕) ว่าด้วยการทำความรำคาญหรือกระทำการลามกหรืออื่น ๆ

(๖) ว่าด้วยการขึ้นรถเมื่อรถกำลังเดิน หรือขึ้นในที่ที่ไม่ใช่ทางขึ้น หรือเข้าไปอยู่ในที่ ๆ ต้องห้าม

(๗) ว่าด้วยการห้ามมิให้สูบบุหรี่

(๘) ว่าด้วยการใช้เครื่องหมายบอกเหตุอันตรายในเวลาที่ไม่มีการณ์

(๙) ว่าด้วยการนำสัมภาระ หรือสัตว์เข้าไปในรถโดยสารโดยที่พนักงานรถไฟไม่ยอมรับว่าเป็นหัตถะภาระ หรือเป็นของที่ผู้อื่นรังเกียจเพราะไม่สะอาด หรืออาจเป็นอันตรายหรือเป็นปฏิปักษ์ต่อความสงบเรียบร้อย ฯลฯ

และกฎข้อบังคับอื่น ๆ ที่ตั้งขึ้นไว้ว่าด้วยความปราศรัย ความผาสุกและความเรียบร้อยของประชาชนในระหว่างเวลาเดินทางอยู่ในรถหรือในที่เดินรถไฟ ท่านว่ามันมีความผิดฐานละเมิด ต้องระวางโทษชั้น ๒

มาตรา ๙๐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ก็ดี หรือกฎข้อบังคับที่ว่าด้วยความปราศรัยแห่งประชาชนและการเดินรถก็ดี หรือไม่ทำตามคำสั่งของพนักงานรถไฟผู้มีอำนาจที่จะออกคำสั่งได้ตามกฎหมายหรือตามกฎข้อบังคับนั้นก็ดี หรือกระทำการลามกหรือแสดงกิริยาชั่วร้ายอย่างใด ๆ ก็ดี ผู้นั้นอาจถูกขับไล่ออกจากรถไฟ หรือที่เดินรถไฟได้โดยมีต้อคิดค่าทำขวัญให้เลย

มาตรา ๙๑ เมื่อผู้ใดกระทำความผิดซึ่งมีโทษเพียงแต่ปรับเป็นพินัยสถานเดียว อาณาบาลรถไฟมีอำนาจประนีประนอมยอมความได้ทันที โดยยอมรับเบี้ยปรับตามอัตราอย่างสูงที่กฎหมายบัญญัติไว้ แล้วออกใบเสร็จให้เป็นสำคัญ ส่วนเงินพินัยที่เก็บได้นั้นให้กรมรถไฟแผ่นดินทำบัญชีส่งไปยังกระทรวงยุติธรรม

มาตรา ๙๒ ห้ามมิให้จับกุมพนักงานซึ่งกำลังทำการของรถไฟอยู่ตามหน้าที่อันเกี่ยวกับการเดินรถโดยตรง (ซึ่งถ้าไม่มีพนักงานผู้นั้นกำลังทำการอยู่แล้วอาจเกิดภัยอันตรายแก่ประชาชน) เว้นไว้แต่จะได้อำนาจความให้หัวหน้าของพนักงานผู้นั้นทราบก่อน เมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงให้จับกุมผู้นั้นได้

มาตรา ๙๓ เมื่อผู้ใดกระทำความผิดขึ้นในรถไฟเป็นเหตุให้บุคคลผู้หนึ่งผู้ใดถึงแก่ความตายหรือต้องบาดเจ็บสาหัส ให้อาณาบาลรถไฟแจ้งเหตุการณ์นั้นแก่พนักงานอัยการที่อยู่ใกล้ที่สุด หรือกรมการอำเภอ หรือนายตำรวจภูธรโดยพลัน

มาตรา ๙๔ ถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้บุคคลบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ความตายก็ดี หรือเมื่อรถไฟเดินกันโดยรถขบวนหนึ่งเป็นรถคนโดยสารก็ดี หรือเมื่อรถคนโดยสารทั้งขบวนหรือตอนใด ตอนหนึ่งตกรางก็ดี ให้อำนาจบารรถไฟแจ้งความบอกไปให้ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินทราบ พร้อมกับ รายงานการเสียหายและข้อที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นโดยพลัน

ถ้ามีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายก็ดี หรือเมื่อมีเหตุสงสัยว่าจะมีคนร้ายทำให้ รถไฟตกรางก็ดี ให้อำนาจบารรถไฟส่งค่าแจ้งความอย่างเดียวกันนั้นไปยังอัยการในท้องที่ที่เกิด อุบัติเหตุขึ้นนั้นให้ทราบด้วย

ภาคที่ ๓

ว่าด้วยรถไฟราษฎร์

ส่วนที่ ๖

ว่าด้วยรถไฟผู้รับอนุญาต

หมวดที่ ๑

ว่าด้วยการให้อนุญาต

มาตรา ๙๕ ห้ามมิให้สร้างรถไฟราษฎร์ขึ้นในพระราชอาณาจักร เว้นไว้แต่จะให้มี ประกาศพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษ

พระบรมราชานุญาตนั้นจะพระราชทานให้แต่เฉพาะเพื่อสร้างทางรถไฟ แยกไปจาก ทางรถไฟแผ่นดินหรือรถไฟหัตถกรรมก็ได้ การประกอบใจความในหนังสือพระราชทานพระบรม ราชานุญาตก็ดี หรือการที่จะปฏิบัติตามพระบรมราชานุญาตนั้นก็ดี ให้เป็นไปตามพระราชกำหนด กฎหมายแห่งพระราชอาณาจักรนี้ทั้งสิ้น

มาตรา ๙๖ เมื่อบุคคลหรือบริษัทใดมีความประสงค์จะขออนุญาตสร้างทางรถไฟ ให้อื่น เรื่องราวแสดงความประสงค์นั้นต่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน

เรื่องราวนั้นให้เสนอต่อสภากรรมการรถไฟ เมื่อสภากรรมการเห็นสมควรจะ เรียกร้องให้อื่นรายละเอียดเพิ่มเติมอีกก็ได้ แล้วจะได้นำเรื่องราวนั้นยื่นต่อรัฐบาลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ส่วนการที่จะให้อนุญาตหรือไม่นั้น สุดแล้วแต่จะเห็นเป็นการสมควร

มาตรา ๙๗ ก่อนที่จะยื่นเรื่องราวขอรับอนุญาตนั้น จะยื่นเรื่องราวขึ้นต้นขึ้นมาตาม ระเบียบอย่างเดียวกัน เพื่อขออนุญาตตรวจรังวัดพื้นที่ที่จะสร้างทางรถไฟนั้นเสียชั้นหนึ่งก่อนก็ได้

มาตรา ๙๘ ในเรื่องราวขออนุญาตนั้นต้องแสดงรายการละเอียดที่จำเป็นอัน เกี่ยวกับการรถไฟที่คิดจะสร้างขึ้น และทั้งต้องแสดงฐานะสินทรัพย์ของผู้ยื่นเรื่องราว กับให้ส่งแบบ และงบประมาณการก่อสร้างและแผนที่แสดงเขตที่ต้องการมาพร้อมกับเรื่องราวนั้นด้วย

มาตรา ๙๙ ในเวลาที่ยื่นเรื่องรายนั้น ผู้ยื่นเรื่องราวต้องลงแจ้งความในหนังสือพิมพ์รายวันให้ชนทั้งหลายทราบว่าได้ยื่นเรื่องราวไว้ กับให้มอบแบบการก่อสร้างและแผนที่แสดงเขตที่ดินโดยชัดเจน ทั้งบอกประเภทการงานและความสำคัญของการที่จะทำนั้นไว้ ณ ที่ว่าการฝ่ายปกครองในท้องที่ที่รถไฟจะผ่านไปนั้นด้วย

ภายในกำหนดเวลา ๓ เดือนนับตั้งแต่วันที่ได้มอบหมายแบบการก่อสร้างและแผนที่ไว้ ต่อเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองดังกล่าวนั้นเป็นต้นไป ผู้มีส่วนได้และเสียจะขอตรวจดูหนังสือสำคัญเหล่านั้น หรือขอคัดสำเนาไป และจะทำเรื่องราวขัดข้องยื่นต่อสภากรรมการรถไฟก็ได้

มาตรา ๑๐๐ สภากรรมการรถไฟต้องสืบสวนตรวจดูรายการก่อสร้างที่ส่งมาพร้อมกับเรื่องรายนั้นได้ตามวิธีที่จะเห็นเป็นการสมควร ถ้ามีผู้ยื่นเรื่องราวขัดข้องต่อการนั้น ก็ให้สภากรรมการรถไฟตรวจพิเคราะห์ข้อขัดข้องนั้นด้วย

มาตรา ๑๐๑ ในระหว่างเวลาก่อสร้างทางรถไฟก็ดี หรือเมื่อได้เปิดให้รถเดินแล้วก็ดี ถ้าผู้รับอนุญาตเห็นเป็นการจำเป็นต้องขยายทางรถไฟต่อออกไปอีก ให้ยื่นเรื่องราวขออนุญาตเพิ่มเติมตามระเบียบเดิม

ส่วนการที่จะโอนอำนาจสร้างรถไฟนั้น ก็ให้ขออนุญาตก่อนตามระเบียบอย่างเดียวกัน

มาตรา ๑๐๒ ถ้าผู้รับอนุญาต

(๑) เป็นคนล้มละลาย หรือ
(๒) หยุดไม่เดินรถตลอดทั้งสายหรือแต่ตอนหนึ่งตอนใดเกินกว่า ๖ เดือน เว้นแต่เมื่อมีพลาคัยเกิดขึ้น หรือ

(๓) ไม่ปฏิบัติตามความข้อใดข้อหนึ่งทีกล่าวไว้ในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาต หรือไม่ทำการที่จำเป็นเพื่อป้องกันภัยอันตรายแก่ประชาชน หรือ

(๔) ละเลยไม่ทำตามพระราชกำหนดกฎหมายอันเกี่ยวแก่รัฐประศาสนโยบาย หรือการรักษาความสงบเรียบร้อยในหมู่ประชาชน

ให้เรียกใบอนุญาตคืน แล้วให้ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินนำความกราบบังคมทูลพระกรุณา ขอถอนอนุญาตนั้นเสียได้

มาตรา ๑๐๓ ถ้ารัฐบาลมีความประสงค์จะเข้าปกครองยึดถือรถไฟสายใดก่อนสิ้นกำหนดอนุญาต รัฐบาลมีอำนาจที่จะเข้ายึดถือได้ในเวลาและตามข้อความดังกล่าวไว้ในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้น ถ้าและในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตมิได้กล่าวความข้อนั้นไว้ รัฐบาลมีอำนาจเข้ายึดถือปกครองรถไฟได้ในเวลาใดเวลาหนึ่งภายหลังแต่วันที่ได้พระราชทานพระบรมราชานุญาตล่วงแล้ว ๒๐ ปี

มาตรา ๑๐๔ ในเมื่อรัฐบาลเข้ายึดถือปกครองรถไฟก่อนสิ้นกำหนดอนุญาตก็ดี หรือเมื่อสิ้นกำหนดแล้วก็ดี ให้เข้ายึดถือปกครองบรรดาสสิ่งปลูกสร้าง รถ เครื่องจักร พัสตุ และวัตถุอย่างอื่นด้วย ส่วนที่ดินนั้นให้คิดเงินค่าทำขวัญให้ไม่เกินกว่าราคาของผู้รับอนุญาตได้ซื้อไว้นั้น

เมื่อถึงวันสิ้นกำหนดอนุญาตก็ดี หรือเมื่อได้ถอนอนุญาตเสียก็ดี ถ้ารัฐบาลไม่ได้แจ้งความประสงค์ที่จะเข้ายึดถือปกครองรถไฟนั้นให้ทราบแล้ว ผู้รับอนุญาตมีสิทธิที่จะขายที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง หรือเครื่องใช้ของรถไฟได้ตามแต่จะเห็นควร

หมวดที่ ๒

ว่าด้วยการกำกับตรวจตราของรัฐบาล

มาตรา ๑๐๕ บรรดารถไฟที่ผู้รับอนุญาตได้สร้างหรือจัดการนั้น ให้อยู่ในความกำกับตรวจตราดูแลของกรมรถไฟแผ่นดินตั้งที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ และตามข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นด้วย

มาตรา ๑๐๖^๑ (ยกเลิก)

มาตรา ๑๐๗ สภากรรมการรถไฟมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้ คือ

(๑) ออกความเห็นในเมื่อมีผู้ยื่นเรื่องขออนุญาตสร้างรถไฟ
(๒) ตรวจดูข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อนที่จะพระราชทาน กับออกความเห็นแก้ไขหรือเพิ่มเติมข้อความนั้นที่จำเป็นตามแต่จะคิดเห็นว่าเป็นการสมควร

(๓) กำกับตรวจตราดูแลการก่อสร้างรถไฟ เพื่อให้ทราบว่าผู้รับอนุญาตจะได้กระทำผิดต่อข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นหรือไม่

(๔) เมื่อผู้รับอนุญาตแจ้งมาให้ทราบว่าก่อสร้างรถไฟสำเร็จบริบูรณ์แล้ว ก่อนเปิดทางให้รถเดิน ให้ออกความเห็นว่าการที่จะเปิดทางให้รถเดินนั้นจะมีอันตรายแก่ประชาชนหรือไม่

(๕) เข้าตรวจทางและกำกับตรวจตราการเดินทางได้ทุกเมื่อ เพื่อจะได้ทราบว่าผู้รับอนุญาตได้ปฏิบัติตามความในพระราชบัญญัตินี้ และข้อความในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้นหรือไม่ และเพื่อจะได้ทราบว่าไม่มีเหตุการณ์อันตรายอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ประชาชน

(๖) ตรวจสอบและออกความเห็นในเรื่องกฎข้อบังคับที่ผู้รับอนุญาตมีอำนาจตั้งขึ้น โดยได้อนุมัติจากผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน

(๗) ใตสวนในเรื่องอุบัติเหตุ เพื่อให้ทราบว่าผู้รับอนุญาตจะมีส่วนรับผิดชอบในเหตุนั้นด้วยหรือไม่

(๘) ตรวจกิจการอันจะต้องแจ้งไปให้ผู้รับอนุญาตทราบว่าทางรถไฟ เครื่องจักร หรือรถทั้งหมด หรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งจะต้องรื้อไม่ให้ใช้อีกต่อไป หรือจะต้องซ่อมแซมเสียให้ดีขึ้น

(๙) ตรวจแผนผังรายการก่อสร้างหรือแบบที่คิดจะสร้าง ซึ่งผู้รับอนุญาตยื่นขึ้นมาขออนุญาตทำการซ่อมแซมเปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือขยายทางรถไฟ หรือขยายเขตที่ดินรถไฟ สิ่งปลูกสร้าง

^๑ มาตรา ๑๐๖ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๗๕

เครื่องจักรหรือรถ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๑๐๘ สภากรรมการรถไฟมีอำนาจแจ้งความไปให้ผู้รับอนุญาตทราบและบังคับให้ทำการดังต่อไปนี้ได้ในเวลาอันสมควร คือ

(๑) ให้งดเว้นใช้การ หรือซ่อมแซมแก้ไขทางรถไฟ เครื่องจักรหรือรถทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งให้เรียบร้อย

(๒) ให้ใช้คนที่สามารถทำการเดินรถ และให้รักษารถไฟมิให้เป็นอันตราย

(๓) ให้ทำรั้วกั้นตามทางรถไฟในที่ที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปราศรัยแก่ประชาชน

(๔) ให้ปฏิบัติการตามความในภาคที่ ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งกรมรถไฟแผ่นดินจำต้องกระทำเพื่อรักษาประโยชน์และความปราศรัยแก่ประชาชน และเพื่อรักษาความเรียบร้อยในเรื่องจัดการรถไฟด้วย

มาตรา ๑๐๙ สภากรรมการรถไฟมีอำนาจออกกฎข้อบังคับที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อระงับหรือลดหย่อนอันตรายอันพึงเกิดขึ้นแก่กิจการของรถไฟ เช่น กำหนดให้มีเครื่องหมายล้อ และโคมไฟ ว่าด้วยสถานที่ตั้งสำนักงาน และโรงเรียนริมทางรถไฟ กำหนดให้รถเดินเร็วหรือช้า กำหนดจำนวนผู้โดยสารและอื่น ๆ

กฎข้อบังคับนี้เมื่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินได้ลงนามและแจ้งไปให้ผู้รับอนุญาตทราบแล้ว ให้ใช้บังคับผู้รับอนุญาตได้ทีเดียว

มาตรา ๑๑๐ ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน พึงตั้งอาณานิคมรถไฟไปประจำทุกสถานีที่สำคัญ และให้ผู้รับอนุญาตจัดหาสำนักงานที่ทำการให้ตามสมควร

มาตรา ๑๑๑ กรรมการรถไฟ หรืออาณานิคมรถไฟทุกคนมีอำนาจดังต่อไปนี้เพื่อรักษาการให้เป็นไปตามหน้าที่ คือ

(๑) เข้าตรวจตราทางรถไฟ ที่ดินรถไฟ สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักรหรือของผู้รับอนุญาต

(๒) เรียกผู้ทำการก่อสร้างหรือผู้จัดการรถไฟคนใดคนหนึ่งมาไต่ถาม

(๓) สั่งให้ผู้รับอนุญาตส่งบรรทุกสมุดหนังสือ และเอกสารสำคัญซึ่งเห็นเป็นการจำเป็น

มาตรา ๑๑๒ ผู้รับอนุญาตจำต้องออกใบเบิกทางให้แก่กรรมการรถไฟ อาณานิคมรถไฟ และบุคคลผู้หนึ่งผู้ใดซึ่งผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินได้ตั้งให้ไปตรวจ เพื่อเข้าออกในที่ดินรถไฟและเพื่อไปบนรถจักรหรือรถโดยสารได้เป็นพิเศษโดยมิต้องเสียค่าโดยสาร

มาตรา ๑๑๓ ผู้รับอนุญาตจำต้องทำบัญชีอันแท้จริงจดเงินรายรับประจำวันอันเป็นเงินค่าโดยสาร ค่าบรรทุกครุภัณฑ์ ค่าบรรทุกห่อวัตถุ หรือสินค้า และเก็บรักษาบัญชีนั้นไว้

มาตรา ๑๑๔ ผู้รับอนุญาตจำต้องยื่นบัญชีทุกครึ่งปีต่อสภากรรมการรถไฟแสดงยอดรายรับและรายจ่ายเงินทุกประเภท พร้อมกับบัญชีงบดุลซึ่งผู้อำนวยการและผู้ตรวจสอบบัญชีได้ลงนามรับรองว่าถูกต้อง

กรมรถไฟแผ่นดินพึงตั้งบุคคลคนหนึ่งหรือกว่านั้น แต่มิให้เกินกว่า ๓ คน เพื่อตรวจสอบ

บัญชีนั้น

มาตรา ๑๑๕ ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน มีอำนาจร้องขอต่อเสนาบดีกระทรวงยุติธรรม ให้ตั้งผู้ตรวจการคนหนึ่งหรือกว่านั้นไปตรวจสอบสองในแผนการเงินของผู้รับอนุญาต แล้วให้ทำรายงานเสนอ

เมื่อได้ตั้งผู้ตรวจสอบสองดังนี้แล้ว ผู้รับอนุญาตจำต้องปฏิบัติตามข้อความที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัทว่าด้วยอำนาจตรวจสอบสองการบริษัทนั้น

มาตรา ๑๑๖ สภากรรมการรถไฟมีอำนาจสั่งให้ผู้รับอนุญาตส่งบัญชีอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าธรรมเนียมบรรทุกครุภาระ ห่วงวัตถุและสินค้าที่คงใช้อยู่ กำหนดอัตรานี้ถ้าเปลี่ยนแปลงเมื่อใด ให้แจ้งความไปให้สภากรรมการรถไฟทราบทุกครั้ง

มาตรา ๑๑๗ สภากรรมการรถไฟมีอำนาจสั่งให้ผู้รับอนุญาตย้ายหรือเปลี่ยนทางรถไฟ หรือกิจการที่เกี่ยวกับการเดินรถในเวลาใดเวลาหนึ่งได้ทุกเมื่อ เมื่อเห็นว่าจำเป็นหรือเป็นการสมควรเพื่อรักษาประโยชน์ของประชาชน ในเรื่องเช่นนี้ ถ้าผู้รับอนุญาตได้กระทำการครบถ้วนตามคำสั่งนั้นแล้ว เมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น ก็ให้คิดค่าทำขวัญให้แก่ผู้รับอนุญาตตามที่ได้เสียไปนั้น

มาตรา ๑๑๘ เมื่อสภากรรมการรถไฟออกคำสั่งให้ผู้รับอนุญาตทำกิจการอย่างหนึ่งอย่างใด ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามให้ถูกต้องครบถ้วนตามคำสั่งนั้นแล้ว สภากรรมการมีอำนาจ

- (๑) ห้ามการเดินรถไฟตามส่วนที่เห็นสมควรแก่การรักษาความปราคภัยแห่งประชาชน
- (๒) สั่งให้คนงานหรือผู้แทนของกรมรถไฟแผ่นดินไปทำกิจการตามที่ต้องการให้ทำนั้น แล้วคิดเอาค่าใช้จ่ายแก่ผู้รับอนุญาต

มาตรา ๑๑๙ ถ้าผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามคำสั่งแจ้งความหรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของสภากรรมการรถไฟ เมื่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินเป็นโจทก์นำคดีมาฟ้องต่อศาล ให้ลงโทษปรับผู้รับอนุญาตเป็นพินัยไม่เกินกว่าวันละ ๑๐๐ บาท ทุก ๆ วัน ตามจำนวนวันที่ละเลยมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งแจ้งความหรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายนั้น

หมวดที่ ๓

ว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดิน การก่อสร้าง
การบำรุง วิธีจัดการ และการบรรทุกส่ง

มาตรา ๑๒๐ ห้ามมิให้ลงมือทำการก่อสร้าง หรือทำกิจการอย่างใดอย่างหนึ่งก่อนที่ได้รับหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาต

มาตรา ๑๒๑ เมื่อผู้รับอนุญาตได้รับหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว จะจัดหาที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟได้ แต่ให้พึงเข้าใจว่า

(๑) ถ้าที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์อย่างอื่นเป็นของเอกชน ต้องร้องขอมาทางกรมรถไฟแผ่นดินให้ช่วยจัดหาซื้อให้ตามข้อบังคับว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟนั้น

(๒) ถ้าที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์อย่างอื่นเป็นของหลวงที่หวงห้ามไว้ให้ถือว่าผู้รับอนุญาตเป็นผู้เช่าที่หลวงนั้นตลอดเวลาที่ได้รับอนุญาต โดยต้องเสียค่าเช่าตามอัตราที่วางไว้ในหนังสือพระราชทานพระบรมราชานุญาตนั้น

มาตรา ๑๒๒ เมื่อกรมรถไฟแผ่นดินเป็นผู้จัดหาซื้อที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์อย่างอื่นแทนผู้รับอนุญาตตั้งว่ามานั้น ให้กรมรถไฟแผ่นดินใช้ข้อบังคับว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดินดังกล่าวไว้ในภาคที่ ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้

แต่ในเรื่องนี้

(๑) ผู้รับอนุญาตต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ค่าทำขวัญ หรือเงินค่าผลประโยชน์ในการที่จัดหาซื้อทรัพย์สินนั้น ส่วนเงินที่จะต้องวางตามข้อความในพระราชบัญญัตินี้ ผู้รับอนุญาตต้องเป็นผู้วางด้วยทั้งสิ้น

(๒) ผู้รับอนุญาตมีสิทธิที่จะตั้งผู้แทนไปเป็นกรรมการจัดหาซื้อที่ดินคนหนึ่ง และเมื่อเห็นว่าเป็นการสะดวกที่จะจัดการในเรื่องหาซื้อที่ดินสถานใด ก็ให้ทำรายงานเสนอต่อสภากรรมการรถไฟ

(๓) กรรมสิทธิ์ในที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่จัดหาซื้อขึ้นนั้น จะตกมาเป็นของผู้รับอนุญาตต่อเมื่อผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นได้จัดการโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้รับอนุญาตโดยถูกต้องตามวิธีที่กฎหมายบังคับไว้ในกรณี มิฉะนั้นอย่าให้ถือว่ากรรมสิทธิ์ได้เปลี่ยนมือกันเลย

มาตรา ๑๒๓ เมื่อผู้รับอนุญาตได้ซื้อหรือเช่าที่ดินแห่งใดไว้แล้วก็ดี ท่านว่าผู้รับอนุญาตไม่มีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งในแร่หรือโลหะธาตุต่าง ๆ หรือป่าไม้ซึ่งมีอยู่ในที่ดิน หรือภายใต้พื้นดินนั้น หรือในการจับสัตว์น้ำนั้นเลย

มาตรา ๑๒๔ ถ้าในเวลาก่อสร้างรถไฟผู้รับอนุญาตมีความปรารถนาจะเปลี่ยนทางรถไฟ เปลี่ยนทางโค้ง เปลี่ยนระดับทาง หรือเปลี่ยนแปลงแนวทางอย่างใดอย่างหนึ่งให้ผิดไปจากแบบเดิมที่ยื่นไว้ ผู้รับอนุญาตต้องยื่นแบบและรายการละเอียดที่คิดจะเปลี่ยนแปลงนั้นต่อสภากรรมการรถไฟก่อน เมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงจะทำการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ ได้

มาตรา ๑๒๕ ในการก่อสร้างรถไฟ ผู้รับอนุญาตไม่มีสิทธิที่จะเปลี่ยนไปทำการก่อสร้างอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นแทนอุโมงค์ โค้งคูกา หรือทางที่ยกสูงพื้นพื้นระดับด้วยคูหาหรือเสาให้ผิดไปจากแบบ เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตจากสภากรรมการรถไฟก่อน

มาตรา ๑๒๖ ห้ามมิให้ผู้รับอนุญาตเปิดรถไฟตลอดทั้งสายหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่ง เพื่อรับส่งคนโดยสารหรือเพื่อรับบรรทุกสินค้า เว้นไว้แต่

(๑) จะได้แจ้งความให้สภากรรมการรถไฟทราบล่วงหน้า ๑ เดือน และ

(๒) การที่จะเดินรถนั้นผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินได้มีความเห็นชอบ และได้ให้อนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ผู้รับอนุญาตแล้ว

มาตรา ๑๒๗ เมื่อผู้รับอนุญาตมีความปรารถนาที่จะทำการซ่อมแซมขนาดใหญ่ หรือจะทำการเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมสิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร หรือการช่างอย่างอื่นอันเป็นการสำคัญ ให้ยื่นรายงานการนั้น ๆ และส่งแบบกับงบประมาณไปยังสภากรรณการรถไฟเพื่อขออนุมัติก่อน

มาตรา ๑๒๘ ผู้รับอนุญาตมีอำนาจตั้งกฎข้อบังคับหรืออัตราค่าระวางบรรทุกที่เห็นจำเป็นเพื่อความปราคภัยแก่ประชาชน และเพื่อความสะดวกในการเดินรถ แต่กฎข้อบังคับหรือกำหนดอัตราค่าระวางบรรทุกนั้นต้องเสนอต่อสภากรรณการรถไฟก่อน ต่อเมื่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินได้ให้อนุมัติและลงนามเป็นหลักฐานแล้วจึงจะนับว่าใช้ได้

มาตรา ๑๒๙ ถ้าอธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลขต้องการให้ผู้รับอนุญาตคนใดรับส่งถ่วง ฝรั่ง ผู้รับอนุญาตนั้นต้องรับเป็นธุระจัดการให้ ส่วนค่ารับส่งนั้น สุดแล้วแต่สภากรรณการรถไฟจะส่งอนุญาตและกำหนดอัตราให้

มาตรา ๑๓๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจได้ร้องขอมา ผู้รับอนุญาตจำต้องเป็นธุระจัดการรับส่งทหารบก ทหารเรือ หรือตำรวจพระนครบาล ตำรวจภูธร หรือผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องนั้น ด้วย

การรับส่งนั้นให้รับส่งบรรดาของใช้ พัสดุ อาวุธปืน กระสุนดินดำ และสัมภาระของเจ้าพนักงานนั้น ๆ ด้วย

มาตรา ๑๓๑ เมื่อมีการฉุกเฉินเกิดขึ้นอันเกี่ยวกับความมั่นคงภายนอกหรือภายในแห่งพระราชอาณาจักร รัฐบาลมีอำนาจสั่งทางรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมให้เข้ายึดถือปกครองทางรถไฟทั้งสายหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่ง พร้อมทั้งเครื่องประกอบทางรถไฟ รถและสรรพพัสดุของผู้รับอนุญาตได้ชั่วคราว ตามที่จะเห็นสมควร

ผู้รับอนุญาตซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่รัฐบาลเข้ายึดถือปกครองนั้น มีสิทธิจะได้รับค่าทำขวัญตามที่จะตกลงกัน ถ้าไม่ตกลงกันตามที่อนุญาตตุลาการจะกำหนดให้

อนึ่ง รัฐบาลยอมมีอำนาจที่จะขอให้ผู้รับอนุญาตจัดการเดินรถอันเกี่ยวกับการทหารบกหรือทหารเรือก่อนเดินรถธรรมดา

มาตรา ๑๓๒ ห้ามมิให้ผู้รับอนุญาตคนใดให้บุคคลภายนอกเข้าทางรถไฟตลอดทั้งสายหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือให้เช่าเครื่องประกอบทางรถไฟ โดยมีได้รับอนุญาตจากสภากรรณการรถไฟก่อน

แต่การที่ผู้รับอนุญาตได้ทำความตกลงเดินรถติดต่อกับรถสายอื่นนั้น ไม่นับว่าเป็นการเช่าถือ

มาตรา ๑๓๓ ผู้รับอนุญาตจำต้องจัดการให้ความสะดวกตามสมควรเพื่อการชุมทางระหว่างรถไฟผู้รับอนุญาตกับรถไฟแผ่นดินหรือรถไฟสายอื่น เมื่อสภากรรณการรถไฟได้มีความเห็นชอบให้สร้างชุมทางนั้นขึ้นแล้ว

มาตรา ๑๓๔ ในส่วนรถไฟราษฎร์นั้น ท่านบังคับไว้ว่า เมื่อได้เปิดเดินรถทั้งสายหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้ยึดที่ดินรถไฟ สิ่งปลูกสร้างรถและพัสดุของรถไฟ แต่เจ้าหน้าที่นั้นมีสิทธิที่จะขอให้ตั้งเจ้าพนักงานรักษาทรัพย์ได้

มาตรา ๑๓๕ นอกจากข้อความที่กล่าวไว้ในส่วนนี้ บทบัญญัติในส่วนที่ ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ว่าด้วยการก่อสร้าง การบำรุงและจัดการงาน และส่วนที่ ๔ ว่าด้วยการบรรทุกส่งนั้น ให้พึงอนุโลมใช้ข้อบังคับแก่รถไฟผู้รับอนุญาตได้ตามสมควรแก่บทนั้น ๆ

หมวดที่ ๔

ว่าด้วยความปราศรัยแห่งประชาชน

มาตรา ๑๓๖ บทบัญญัติในส่วนที่ ๕ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ว่าด้วยความปราศรัยแห่งประชาชนนั้น ให้พึงอนุโลมใช้ข้อบังคับแก่รถไฟผู้รับอนุญาตได้ตามสมควรแก่บทนั้น ๆ

มาตรา ๑๓๗ อาณาบาลรถไฟซึ่งผู้บัญชาการได้ตั้งขึ้นนั้นมีอำนาจและหน้าที่อย่างเดียวกันกับที่บัญญัติไว้ในส่วนที่ ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ว่าด้วยจัดวางการทั่วไป

ในขณะที่อาณาบาลรถไฟไม่ได้อยู่ประจำการนั้น ให้นายสถานีและพนักงานกำกับรถไฟของผู้รับอนุญาตหรือผู้แทน เมื่อกระทำการตามหน้าที่นั้น มีอำนาจและหน้าที่อย่างเดียวกันกับอาณาบาลรถไฟทุกประการ

มาตรา ๑๓๘ นายหรือพลตำรวจพระนครบาล และนายหรือพลตำรวจภูธร เมื่อกระทำการตามหน้าที่มีอำนาจเข้าออกในที่ดินรถไฟและขึ้นบนรถได้ทุกเมื่อ เพื่อรักษาความเรียบร้อยแห่งประชาชน

มาตรา ๑๓๙ เมื่อได้อนุญาตให้ผู้รับอนุญาตวางรางรถไฟไปบนทางหลวงแห่งใด ผู้รับอนุญาตต้องใช้สิทธินั้นด้วยความระมัดระวังเพื่อให้บุคคลหรือยานต่าง ๆ ผ่านไปมาในทางหลวงนั้นได้โดยสะดวกและปราศจากภัยอันตราย กับจะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับว่าด้วยการไปมาในทางหลวงนั้นด้วย

ส่วนที่ ๗
ว่าด้วยรถไฟที่ตัดกรรม

มาตรา ๑๔๐^{๑๐} รถไฟที่ตัดกรรมนั้น คือ รถไฟที่ห้างหรือบริษัทซึ่งประกอบตัดกรรมหรือพาณิชย์กรรมได้สร้างขึ้นไว้เพื่อรับส่งคนงานและบรรทุกสิ่งของซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือสิ่งซึ่งประดิษฐ์ขึ้น กับสิ่งอื่น ๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้สำหรับกิจการนั้น ๆ

ตามปรกติการห้ามมิให้เรียกราคาค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมบรรทุกสินค้า แต่สภากรรมการรถไฟอาจอนุญาตให้ทำได้ตามที่เห็นเป็นการสมควร โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน ๒ ปี และต่อไปอีกคราวละ ๒ ปี เพื่อให้รถไฟที่ตัดกรรมเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมบรรทุกสินค้าในอัตราตามแต่สภาจะอนุมัติและอนุญาตให้เก็บ การออกใบอนุญาตให้ทุกรายจำต้องเป็นไปตามบทแห่งพระราชบัญญัติในส่วนที่ ๖ หมวดที่ ๔ ว่าด้วยความปราศรัยแห่งประชาชน แต่ถ้าการที่อนุญาตให้เช่นนั้นจะส่งเสริมให้รถไฟที่ตัดกรรมทำการแข่งขันประชันกับรถไฟแผ่นดินหรือรถไฟผู้รับอนุญาตที่มีอยู่แล้ว ท่านห้ามมิให้ออกใบอนุญาตให้ หนึ่งถ้าได้ออกใบอนุญาตให้แก่รถไฟที่ตัดกรรมบ้างแล้วก็ดี ก็ให้ใบอนุญาตนั้นสิ้นอายุไปเองในทันทีที่รถไฟที่ตัดกรรมได้มากระทำการแข่งขันประชันกับรถไฟแผ่นดินหรือรถไฟผู้รับอนุญาต ถึงแม้ว่าใบอนุญาตนั้นจะยังไม่ทันครบกำหนดบริบูรณ์ก็ดี และท่านบังคับไว้ด้วยว่าในใบอนุญาตเช่นนี้หมดทั้งมวลซึ่งได้ออกให้ไปแก่รถไฟที่ตัดกรรมจะต้องสิ้นอายุไปในคราวเดียวพร้อมกันกับการสิ้นกำหนดเวลาที่ได้พระราชทานพระบรมราชานุญาต นั้น

มาตรา ๑๔๑ รถไฟที่ตัดกรรมนั้นมี ๒ อย่าง คือ

- (๑) รถไฟที่ตัดกรรมที่เดินเฉพาะแต่ภายในบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทเท่านั้นอย่างหนึ่ง และ
- (๒) รถไฟที่ตัดกรรมที่เดินอยู่ทั้งภายในและภายนอกบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทนั้นอีกอย่างหนึ่ง

มาตรา ๑๔๒ ห้ามมิให้เปลี่ยนประเภทรถไฟที่ตัดกรรมมาเป็นรถไฟผู้รับอนุญาต เว้นแต่จะได้นับเรื่องขออนุญาตก่อนและทั้งได้รับอนุญาตตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๔๓ รถไฟที่ตัดกรรมที่เดินเฉพาะแต่ในบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทนั้น จะสร้างขึ้นได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากเจ้าพนักงานผู้ปกครองท้องที่ แต่ห้ามมิให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองนั้นออกใบอนุญาตให้ เว้นแต่จะได้นับอนุมัติของกรมรถไฟแผ่นดินก่อน

ในการนี้ ให้ห้างหรือบริษัทนั้นยื่นแผนที่แสดงเขตแดนผังและงบประมาณสำหรับรถไฟที่คิดจะสร้างขึ้นนั้นไว้ ณ ที่ว่าการของเจ้าพนักงานผู้ปกครองท้องที่ พร้อมทั้งสำเนาอีกสำรับหนึ่งเพื่อนำเสนอต่อสภากรรมการรถไฟด้วย

^{๑๐} มาตรา ๑๔๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศเพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๑๔๐ และ ๑๔๕ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

ถ้าในเวลาใดเวลาหนึ่ง ห้างหรือบริษัทนั้นมีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงทางให้ผิดไปจากที่วางไว้เดิม ให้แจ้งความประสงค์ที่จะเปลี่ยนนี้แก่เจ้าพนักงานผู้ปกครองท้องที่ให้ทราบก่อน ต่อเมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงจะจัดทำการนั้นต่อไปได้

มาตรา ๑๔๔ บทบัญญัติในกฎหมายนี้ที่ว่าด้วยรถไฟผู้รับอนุญาตให้ฟิงงูโลมใช้ บังคับแก่รถไฟที่เหตุการณ์ที่เดินทั้งภายในและภายนอกบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทนั้นได้ ตามสมควรแก่บทนั้น ๆ

แต่ว่ารถไฟที่เหตุการณ์ที่เดินทั้งภายในและภายนอกบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทนั้น ถ้าหากใช้ลากเข็นด้วยแรงคนหรือแรงสัตว์และเดินบนทางชั่วคราวเพื่อกิจการชั่วคราวมีกำหนดไม่เกินสองปี และมีได้มีการบังคับซื้อที่ดินหรือสิ่งทรมทรัพย์อย่างอื่นไซ้ ท่านให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้อันว่าด้วยรถไฟที่เหตุการณ์ที่เดินเฉพาะภายในบริเวณที่ดินอันเป็นที่ประกอบการของห้างหรือบริษัทนั้นเป็นบทบังคับ คำร้องขออนุญาตสร้างและเดินรถไฟชนิดนี้ และคำร้องขออนุญาตใช้ที่หลวงชั่วคราวเพื่อประโยชน์แห่งการนั้น ท่านให้ยื่นต่อสมุหเทศาภิบาลเพื่อให้แสดงความเห็นแล้วส่งต่อไปยังสภากรรณการรถไฟ สภากรรณการรถไฟมีอำนาจที่จะสั่งอนุญาตตามคำร้องโดยกำหนดให้เสียค่าเช่าในการใช้ที่หลวงชั่วคราว และกำหนดเงื่อนไขเพื่อรักษาประโยชน์ของบุคคลภายนอกและความปลอดภัยแห่งประชาชนตามแต่จะเห็นควร การให้อนุญาตนั้นท่านว่าจะให้ได้ต่อเมื่อสมุหเทศาภิบาลได้แสดงความเห็นว่าควรให้อนุญาตเท่านั้น^{๑๑}

ถ้าสภากรรณการรถไฟสั่งยกคำร้องเสียเพราะเหตุรถไฟนั้นมิได้อยู่ในความหมายของวรรคสองแห่งมาตรานี้ไซ้ ท่านว่าการที่สั่งยกคำร้องเสียนั้นไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้ร้องในอันที่จะดำเนินการตามความในวรรคหนึ่ง^{๑๒}

มาตรา ๑๔๕^{๑๓} ถ้าห้างหรือบริษัทใดที่ได้รับอนุญาตให้สร้างและใช้รถไฟที่เหตุการณ์ที่เดิน บังอาจรับส่งคนโดยสารหรือรับบรรทุกสินค้าของผู้อื่น โดยคิดเอาค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกผิดต่อบทบัญญัตินี้ก็ดี หรือไม่ปฏิบัติตามความในหนังสืออนุญาตข้อใดข้อหนึ่งก็ดี หรือไม่ปฏิบัติตามความในหนังสืออนุญาตข้อใดข้อหนึ่งก็ดี ท่านว่าห้างหรือบริษัทนั้นมีความผิดต้องระวางโทษให้ปรับเป็นพินัยไม่เกินกว่า ๑,๐๐๐ บาท ทุก ๆ ครั้งที่ทำผิดไปนั้น

ภาคที่ ๓

ว่าด้วยทางหลวงและทางราชฎี

^{๑๑} มาตรา ๑๔๔ วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๕ (ฉบับที่ ๒)

^{๑๒} มาตรา ๑๔๔ วรรคสาม เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๕ (ฉบับที่ ๒)

^{๑๓} มาตรา ๑๔๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศเพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๑๔๐ และ ๑๔๕ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔

มาตรา ๑๔๖ ทางหลวงนั้นท่านจัดแบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ

(๑) ทางหลวงของแผ่นดิน ซึ่งกรมทางเป็นเจ้าของที่ก่อสร้างและบำรุงรักษาในนามรัฐบาลประเภทหนึ่ง และ

(๒) ทางหลวงของมณฑล ซึ่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายมณฑลได้สร้างขึ้นและบำรุงรักษา โดยได้รับอนุมัติจากกรมทางอีกประเภทหนึ่ง

นอกจากทางหลวงที่กล่าวแล้ว ยังมีทางราษฎรที่พวกราษฎรในตำบลนั้นได้สร้างขึ้นและบำรุงรักษา

กรมทางมีอำนาจที่จะรับเอาทางหลวงของมณฑลหรือทางราษฎรมาขึ้นอยู่ในกรมทางและยกขึ้นเป็นทางหลวงของแผ่นดิน หรือจะลดชั้นทางหลวงของแผ่นดินลงเป็นทางหลวงของมณฑลหรือทางราษฎรก็ได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๑๔๗ กรมทางมีอำนาจที่จะดำริการเสมอทุกปีว่า

(๑) ควรสร้างทางหลวงของแผ่นดินสายใด หรือแต่ส่วนใดบ้าง

(๒) ควรจัดบำรุงด้วยวิธีใด เพื่อให้ทางหลวงของแผ่นดินที่มีอยู่แล้วให้ดีอยู่คงที่

มาตรา ๑๔๘ ทางหลวงของแผ่นดินนั้น ให้นายช่างและคนงานในกรมทางก่อสร้างและบำรุงรักษา

มาตรา ๑๔๙ เมื่อได้ปรึกษาหารือกับกรมทางแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายมณฑลมีอำนาจที่จะดำริการดังต่อไปนี้ว่า

(๑) ควรสร้างทางหลวงของมณฑลสายใด หรือแต่ส่วนใดภายในเขตมณฑลนั้น

(๒) ควรจัดบำรุงด้วยวิธีใดเพื่อให้ทางหลวงของมณฑลที่มีอยู่แล้วให้ดีอยู่คงที่

มาตรา ๑๕๐ เมื่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายมณฑลได้ร้องขอมา กรมทางมีอำนาจที่จะตั้งนายช่างออกไปเพื่อแนะนำและช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ฝ่ายมณฑลตามแต่กรมทางจะเห็นควร

มาตรา ๑๕๑ การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางราษฎรนั้น ให้อยู่ในความกำกับตรวจตราของนายอำเภอ

มาตรา ๑๕๒ เมื่อทางหลวงของแผ่นดินหรือทางหลวงของมณฑลสายใดผ่านไปในจังหวัด เมืองหรือหมู่บ้าน กรมทางจะเข้าจัดการบำรุงรักษาทางสายนั้นก็ได้ ถ้าดำริเห็นเป็นการสมควรเพื่อประโยชน์แก่ชนทั่วไป แต่ส่วนค่าบำรุงรักษานั้นอาจจะเรียกจากสุขาภิบาลแห่งท้องที่ ๆ ทางผ่านไปนั้นได้

มาตรา ๑๕๓ บรรดาเรื่องราวที่เกี่ยวกับทางหลวงของแผ่นดินขนาดกว้างยาว รายละเอียดชนิดการก่อสร้าง และการบำรุงรักษากับเลขหมายประจำทางพร้อมด้วยแผนที่ทางหลวงทุกสายนั้น ให้เก็บรักษาไว้ที่กรมทาง

ส่วนเรื่องเกี่ยวกับทางหลวงของมณฑลนั้น ให้เก็บรักษาไว้ ณ ศาลารัฐบาลมณฑล

และให้ส่งสำเนาเรื่องทางหลวงของมณฑลและแผนที่เข้ามายังกรมทางปีละครั้ง

มาตรา ๑๕๔ ห้ามมิให้ยกเอากำหนดอายุความขึ้นต่อสิทธิของแผ่นดินในเรื่องที่ดิน ซึ่งเป็นทางหลวง กับห้ามมิให้อัดที่ดินนั้น

มาตรา ๑๕๕ เมื่อเห็นเป็นการจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนแนวทางเกวียนสายใดสายหนึ่ง ซึ่งอยู่ในประเภททางหลวงของแผ่นดินหรือทางหลวงของมณฑลให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายมณฑลจัดทำไป แต่ถ้าเป็นทางหลวงของแผ่นดินให้รายงานแจ้งเหตุการณ์ละเอียดเข้ามายังกรมทางโดยพลัน

มาตรา ๑๕๖ ในการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงทางหลวงสายใด ถ้าต้องการที่ดิน หรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นซึ่งไม่ใช่เป็นของแผ่นดิน ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดหาซื้อทรัพย์สินนั้นได้

บทบัญญัติว่าด้วยการจัดหาซื้อที่ดินดังกล่าวไว้ในภาค ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พึงอนุโลมใช้บังคับได้ตามสมควรแก่บทนั้น ๆ แต่ถ้าเป็นทางหลวงของมณฑล ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายมณฑล มีอำนาจตั้งผู้แทนคนหนึ่งเป็นกรรมการจัดหาซื้อที่ดินนั้นได้

มาตรา ๑๕๗ บทบัญญัติว่าด้วยการก่อสร้างและการบำรุงดังกล่าวไว้ในภาค ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้พึงอนุโลมใช้บังคับแก่ทางหลวงได้ตามสมควรแก่บทนั้น ๆ

มาตรา ๑๕๘ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาทางหลวงมีอำนาจแจ้งความแก่เจ้าของที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นตามริมทางหลวงนั้นว่า

(๑) ห้ามมิให้ขุดหรือถมร่อง คู บ่อน้ำ สระน้ำ หรือหลุมภายในระยะ ๖ เมตรจาก ขานเขื่อนหรือขอบทางหลวง

(๒) ให้ตัดรากกิ่งหรือตัดโคนต้นไม้ รื้อต้นไม้ลงเป็นครั้งคราวตามแต่นายช่างบำรุงทางจะสั่ง เพื่อมิให้เป็นเครื่องกีดขวางต่อการไปมาหรือเป็นอันตรายต่อทางหลวง

ถ้าเจ้าของที่ดินคนใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งความของเจ้าหน้าที่นั้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่นั้นมีอำนาจให้คนงานของตนจัดการทำเสียเองได้ตามที่เห็นว่าจำเป็น

มาตรา ๑๕๙ กรมทางมีอำนาจส่งพนักงานไปตรวจทางหลวงของมณฑลและทาง ราษฎร์ แล้วทำรายงานเสนอว่าทางเหล่านั้นเป็นอยู่อย่างไรและการบำรุงรักษาทางนั้นเป็นสถานใด กับบอกความเห็นว่าจะเปลี่ยนทางนั้นเป็นประเภทใดได้

มาตรา ๑๖๐ กรมทางมีอำนาจออกกฎข้อบังคับตามที่เห็นว่าจำเป็นในข้อต่อไปนี้ คือ

(๑) ว่าด้วยลำดับชั้นทางหลวงควรจะแบ่งออกเป็นถนน ทางเกวียน ทางต่าง ทางเดิน ฯลฯ ตามแต่สภาพแห่งการค้าขาย หรือการไปมาในทางนั้น ๆ

(๒) ว่าด้วยพันธะของเจ้าของที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อยู่ริมทางหลวงนั้นที่ จะไม่ขุดถมที่หรือตัดโคนต้นไม้ที่อยู่ริมทาง

(๓) ว่าด้วยระเบียบการที่ประชาชนพึงใช้ทางหลวงกับข้อบังคับสำหรับทางและการ ไปมา เพื่อรักษาทางนั้นไว้ให้ดีอยู่คงที่ และเพื่อมิให้มีอันตรายต่อประชาชนในการไปมา

(๔) ว่าด้วยวิธีปิดประกาศแจ้งความ เครื่องหมายบอกทาง และหลักหมายระยะทาง

มาตรา ๑๖๑ ผู้ใดกระทำความผิดดังกล่าวดังต่อไปนี้ ให้ลงโทษฐานลหุโทษตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา เว้นไว้แต่การกระทำเช่นนั้นประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้แล้ว

(๑) ผู้ใดกระทำการโดยเจตนาขัดขวางต่อพนักงานในเวลาที่ทำการตามหน้าที่ที่ดี หรือกระทำการขัดขวางผู้มีหน้าที่อันชอบด้วยกฎหมายในการรังวัด ก่อสร้างหรือบำรุงทางหลวงก็ดี หรือถอนหมุดหลักที่ปักไว้ในดิน หรือสลับเปลี่ยนทำลายเครื่องหมายใด ๆ ที่ทำไว้สำหรับกิจการนั้น ๆ ก็ดี ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๒

(๒) ผู้ใดมิได้รับอนุญาตอันชอบด้วยกฎหมายบังอาจขุดชนดิน ทลาย ศิลา หลุม ฝาย ต้นไม้ หรือวัตถุสิ่งอื่นไปจากมูลดิน คู สะพาน เขื่อนสะพาน ทางระบายน้ำ หรือกำแพงเขื่อน หรือทำความเสียหายแก่ทางหลวงอย่างหนึ่งอย่างใด ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๓

(๓) ผู้ใดมิได้รับอนุญาตโดยชอบด้วยกฎหมาย เปลี่ยนทางน้ำหรือรางน้ำด้วยความเจตนา หรือทำทำนบกั้นคูหรือทางระบายน้ำได้สะพาน หรือกั้นทางน้ำโดยวิธีอย่างใด ๆ อันเป็นเหตุที่อาจให้เกิดเสียหายแก่ทางหลวงได้ ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๓

(๔) ผู้ใดลากไถ คราด หรือเครื่องมืออย่างอื่นไปตามทางหลวงก็ดี หรือผ่านข้ามไปอันเป็นเหตุที่อาจทำให้ถนนเป็นรอยหรือขุดเป็นหลุมเป็นบ่อโดยมิได้ใช้ความระมัดระวังตามที่กรมทางได้กำหนดไว้ก็ดี ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๑

(๕) ผู้ใดรื้อถอนหลัก เส้าหรือเครื่องหมายบอกทาง เครื่องหมายชี้หนทางและบอกระยะทางก็ดี หรือทำลายหรือทำให้เสียหายก็ดี ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๒

(๖) ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของกรมทางว่าด้วยพันธะของเจ้าของที่ดิน หรืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อยู่ริมทางหลวงหรือระเบียบว่าด้วยการใช้ทางหลวง ท่านว่ามีความผิดฐานลหุโทษ ต้องระวางโทษชั้น ๒

มาตรา ๑๖๒ เมื่อผู้ใดกระทำความผิด ซึ่งมีโทษเพียงแต่ปรับเป็นพินัยสถานเดียว ท่านว่าพนักงานที่กรมทางได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อฟ้องคดีนั้นมิอำนาจประนีประนอมยอมความได้ทันทีโดยยอมรับ เบี้ยปรับตามอัตราอย่างสูงที่กฎหมายบัญญัติไว้ แล้วออกใบเสร็จให้เป็นสำคัญ ส่วนเงินพินัยที่เก็บได้นั้นให้กรมทางทำบัญชีส่งไปยังกระทรวงยุติธรรมฯ

ประกาศมา ณ วันที่ ๑๕ สิงหาคม พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ เป็นปีที่ ๑๒ ในรัชกาล
ปัจจุบันนี้

ประกาศแก้ไขความในมาตรา ๓ ข้อ (๑) แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔^{๑๔}

ประกาศเพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๑๔๐ และ ๑๔๕ แห่ง พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔^{๑๕}

ประกาศแก้ไขมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔^{๑๖}

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๓^{๑๗}

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๕^{๑๘}

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๕ (ฉบับที่ ๒)^{๑๙}

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติเทียบตำแหน่งรัฐมนตรีกับตำแหน่งเสนาบดีแต่ก่อน พุทธศักราช ๒๔๗๕^{๒๐}

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัติและบทกฎหมายอื่นใด ซึ่งประกาศใช้อยู่ในเวลานี้ คำว่า เสนาบดี ให้อ่านเป็นรัฐมนตรี คำที่กล่าวถึงเสนาบดีกระทรวงใด ๆ ให้หมายความว่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงนั้น ๆ และคำว่า กฎเสนาบดี ให้อ่านเป็นกฎกระทรวง

^{๑๔} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๘/-/หน้า ๕๘๖/๕ มีนาคม ๒๔๖๔

^{๑๕} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๙/-/หน้า ๑๓๓/๒๔ กันยายน ๒๔๖๕

^{๑๖} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๐/-/หน้า ๑๒๓/๒๑ ตุลาคม ๒๔๖๖

^{๑๗} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๗/-/หน้า ๑๒๔/๑๐ สิงหาคม ๒๔๗๓

^{๑๘} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๙/-/หน้า ๒๘๘/๒๒ สิงหาคม ๒๔๗๕

^{๑๙} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๙/-/หน้า ๕๑๓/๒๗ พฤศจิกายน ๒๔๗๕

^{๒๐} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๙/-/หน้า ๕๗๗/๒๕ ธันวาคม ๒๔๗๕

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๖^{๒๑}

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗^{๒๒}

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

^{๒๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๕๐/-/หน้า ๕๕๓/๑๗ กันยายน ๒๔๗๖

^{๒๒} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๕๒/-/หน้า ๓๓๒/๕ พฤษภาคม ๒๔๗๘

ภาคผนวก 4

บทความนำเสนอในการประชุมวิชาการ

การศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย (โปสเตอร์) ใน
Asian Transportation Research Society Symposium 2016 ในวันที่ 19 สิงหาคม 2559
ณ โรงแรมเลอบัว สีสลม กรุงเทพฯ

การศึกษาหาแนวทางแก้ไขและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

A Study of Solutions and Development Guidelines for Railway Freight Transportation in Thailand

ธนวัฒน์ เดชปรอธ¹, สุนันทา เจริญปัญญาอิง²

¹อาจารย์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ, arc_tanawat@hotmail.com

²นักวิจัย สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, psunanta@chula.ac.th

บทคัดย่อ

บทความนี้นำเสนอผลงานวิจัยการหาแนวทางแก้ไขและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย การศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ 1) ปัญหาทางนโยบาย 2) ปัญหาทางกฎระเบียบกฎระเบียบที่ใช้เกินไป ไม่ทันต่อสภาพการปัจจุบัน 3) ปัญหาอื่นๆ จากการศึกษาด้วยการลงพื้นที่สำรวจ สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้ได้แนวทางการแก้ปัญหาด้านนโยบายคือ ควรกำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นแผนพัฒนาระดับชาติ ไม่ใช่เพียงมติคณะรัฐมนตรีเพื่อความต่อเนื่องของนโยบาย เพื่อให้การบริหารจัดการมีทิศทางการบริหารที่ชัดเจนต่อเนื่องเป็นรูปธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำเอาไปปฏิบัติงานได้จริง การกำหนดแผนแต่ละโครงการควรระบุ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และการประเมินผลการปฏิบัติงาน พร้อมบทลงโทษหากไม่เป็นไปตามแผน แนวทางการแก้ปัญหาด้านกฎระเบียบ คือการปรับปรุงกฎหมายรถไฟให้มีความทันสมัยมากขึ้น รัฐควรปรับกฎหมายการกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรสามารถอยู่ได้ด้วยโดยการปรับกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคาการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง ปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และแนวทางแก้ปัญหาด้านอื่นๆ เช่น เพิ่มมาตรการ และกฎระเบียบ ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้นการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพมีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ในการดำเนินงาน และบุคลากร

คำสำคัญ: การขนส่งทางรถไฟ, การขนส่งสินค้า, รถไฟ

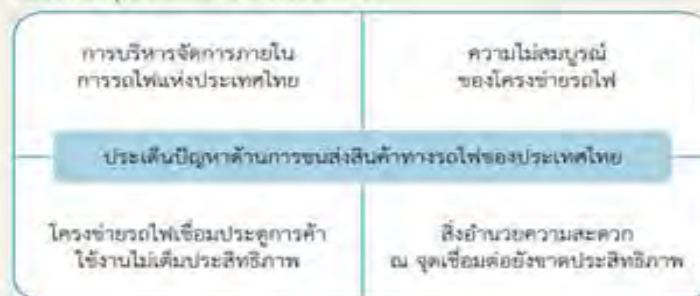
Abstract

Development guidelines were presented for railway freight transportation in Thailand. This study was divided into three parts: 1) problems regarding existing government policy, 2) problems regarding outdated regulations which were ineffective in the current circumstances and 3) other operational constraints. Solutions were identified which suggested the establishment of a railway freight transportation system development plan at the national level to provide clear management direction with effective utilization by related departments. A plan for each project was required to identify responsible parties, implementation periods and conduct performance assessments. The existing railway laws required updating. The government must amend the laws pertaining to railway administration control and empower the State Railway of Thailand to operate and provide services for Thai citizens at a sustainable profit. Price administration and determination should be under the control of the State Railway of Thailand which will then be responsible for designing and implementing measures to promote and encourage the use of railway freight transportation by the private sector. This State Railway organizational restructure will increase efficiency, using cutting-edge technology and equipment while maximizing human resources.

Keywords: State Railway of Thailand, Freight, Railway

การศึกษาปัญหาจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นปัญหาด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยมีอยู่ด้วยกันหลักๆ 4 ประเด็น ได้แก่ 1) ปัญหาด้านการบริหารจัดการภายในการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าทางรางไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากความไม่แน่นอนในการจัดส่งสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถบริการจัดการสินค้าได้ทันกำหนดเวลา ความไม่ต่อเนื่องในการปรับปรุงคุณภาพโครงข่าย ความไม่พอเพียงของหัวรถจักร แคร่บรรทุก และเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง 2) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ เช่น โครงข่ายในประเทศที่มีอยู่ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ 3) ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ และ 4) สิ่งอำนวยความสะดวก จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ



วิเคราะห์ปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไข

การดำเนินการศึกษา ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ 1) การจัดเก็บข้อมูลประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ นโยบายภาครัฐ กฎระเบียบและพิธีการต่างๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ การเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ผู้ประกอบการ KCD การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และ 2) การวิเคราะห์ และประมวลผลปัจจัยทั้งทางด้านนโยบายของรัฐและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจากการเก็บข้อมูลในภาคสนามที่มีผลต่อระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ สถานการณ์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ สภาพปัญหา อุปสรรค และปัญหาที่เกี่ยวข้อง แนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ

จากการศึกษาทำให้ผู้วิจัยสามารถแบ่งปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทยออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ปัญหาทางนโยบาย, ปัญหาทางกฎระเบียบ และปัญหาอื่นๆ



ปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

ค่านโยบาย

ปัญหาทรวงนโยบาย สามารถสรุปปัญหาได้ 7 ประเด็น ได้แก่ 1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงปี พ.ศ.2504 – 2519 มีการมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางถนนมากเกินไป ส่งผลให้การขนส่งในระบบอื่นขาดการพัฒนา 2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับปัจจุบันที่จัดทำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2560 มีการกำหนดนโยบายที่กว้าง ไม่มีความชัดเจนแยกแยะการปฏิบัติ และมุ่งเน้นเพียงการนำเอาระบบรางมาแก้ปัญหาจุดที่มีการจราจรทางถนนหนาแน่นเท่านั้น 3) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร ฉบับปัจจุบันนับว่ามีความชัดเจนของแนวทางการพัฒนามากที่สุด มีการระบุเส้นทางที่จะก่อสร้าง โดยแผนพัฒนาฉบับนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนา และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ 4) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ โครงข่ายในประเทศที่มีอยู่ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ 5) ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ 6) สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ และ 7) ไม่มีมาตรการจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น

จากปัญหาดังกล่าว สามารถสรุปแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาได้ 11 ประเด็น ได้แก่ 1) นโยบายที่กำหนดตามแผนพัฒนารถไฟที่มีอยู่แล้ว ควรทำให้เป็นนโยบายเร่งด่วนเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องและสำเร็จตามแผน 2) กำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นแผนพัฒนาระดับชาติ เพื่อไม่ให้ขัดแย้งกับนโยบายคณะรัฐมนตรี ทำให้นโยบายที่มีต่อการบริหารจัดการรถไฟ มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา 3) กำหนดแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำเอาไปปฏิบัติงานได้จริง 4) ภาครัฐควรมีความชัดเจนในการจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างและโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง 5) ควรกำหนดแผนจัดหาอุปกรณ์ เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ขนส่งในปัจจุบัน และรองรับอนาคตที่จะเกิดขึ้น 6) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายแก้ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ 7) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ 8) การพัฒนา KCD ลาดกระบัง ภาครัฐเร่งหาข้อสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ ให้เกิดความชัดเจนโดยเร็ว ไม่ให้เกิดช่องว่างในการบริหาร 9) ภาครัฐให้การสนับสนุนงบประมาณการจัดซื้อหัวรถจักรหึ่ง P20 ทั้งหมด 6 เส้นทางตามแผน และควรให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้า 10) ภาครัฐเร่งให้เกิด 4 โครงการตามแผนโดยเร็ว ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเทียบเรือ A โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 และโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหารถภายในท่าเรือ และ 11) ท่าเรือแหลมฉบังควรมีการเร่งแก้ปัญหาการใช้งานเครื่องสแกนวัตถุต้องสงสัยของสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟก่อนนำสินค้าส่งออก

ด้านกฎระเบียบ

ปัญหาทางกฎระเบียบ สามารถสรุปปัญหาได้ 3 ประเด็น ได้แก่ 1) กฎระเบียบที่ใช้มีอายุมากเกินไป ไม่ทันต่อยุคสมัยของบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้เป็นอุปสรรคในการดำเนินการที่ต้องประสานงานกับองค์กรต่างๆ 2) กฎหมายปัจจุบันมีจุดเน้นไปที่การกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ โดยรัฐมีภาระหน้าที่ต้องดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลัก ทำให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน และ 3) การดำเนินงานบางอย่างของการรถไฟแห่งประเทศไทยถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่างๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีเหตุการณ์จัดเก็บราคาที่สูงกว่าต้นทุนตลอดมา

จากปัญหาดังกล่าว สามารถสรุปแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาได้ 3 ประเด็น ได้แก่ 1) ภาครัฐควรปรับปรุงตัวบทกฎหมายให้มีความทันสมัย สามารถใช้ได้กับบริบทของสังคมยุคปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากกฎระเบียบที่ใช้แต่ละฉบับในปัจจุบันมีอายุมากเกินไป เช่น พระราชบัญญัติกิจการรถไฟและทางหลวง ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 เป็นต้น 2) รัฐควรปรับปรุงกฎหมายการกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรสามารถอยู่ได้ด้วย ดังจะเห็นได้จากนโยบายเดิมที่ส่งผลให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน และ 3) รัฐควรปรับปรุงกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคา โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันการดำเนินงานบางอย่างถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมายที่ไม่เป็นอิสระ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่างๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีเหตุการณ์จัดเก็บราคาที่สูงกว่าต้นทุนตลอดมา

ด้านอื่นๆ

ปัญหาอื่นๆสามารถสรุปปัญหาได้ 2 ประเด็น ได้แก่ 1) ขาดมาตรการ หรือกฎระเบียบ ในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ โดยการเพิ่มหัวรถจักร ล้อเลื่อน และแคว์ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบทางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน และที่สำคัญต้องมีการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น และ 2) ภาพลักษณ์ในการบริหาร และการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ค่อนข้างลบอย่างมาก ทั้งนี้ เพราะในเชิงการให้บริการของผู้โดยสาร ยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ สภาพของขบวนรถไฟและรางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย สภาพขบวนรถไฟเก่า สภาพทางที่ทรุดโทรม ขบวนรถไฟและรางรถไฟและไม่ทันสมัยอยู่ในสภาพเก่า พนักงานประมาทเลินเล่อ ฯลฯ ทำให้สถิติการเกิดเหตุรถไฟคว่ำเกิดเหตุบ่อยครั้ง ความล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลาของรถไฟไทย สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นภาพของการให้บริการของรถไฟได้เป็นอย่างดี

จากปัญหาดังกล่าว สามารถสรุปแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาได้ 5 ประเด็น ได้แก่ 1) ภาครัฐเพิ่มมาตรการ และกฎระเบียบ ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น เช่น การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ การเพิ่มหัวรถจักร ล้อเลื่อน และแคว์ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบทางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน 2) การปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น 3) ภาครัฐพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีโครงสร้างองค์กร และการบริหารองค์กรให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน รวมถึงกระบวนการทำงานที่รวดเร็ว นอกจากนี้ควรปรับภาพลักษณ์ในการทำงานบริการ ให้ทันสมัยมากขึ้น 4) ควรแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เรื่องจำนวนบุคลากรในองค์กร โดยกำหนดอัตรากำลังและคุณสมบัติเฉพาะของบุคคลที่จำเป็นในกิจการรถไฟด้านต่าง ๆ ให้มีความเพียงพอ และ 5) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้องค์กรมีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ในการดำเนินกิจการ และบุคลากร รวมไปถึงการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เมื่อภาคีขององค์กรดี ส่งผลต่อความเชื่อ ความไว้วางใจ ในการเลือกใช้บริการการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น ทั้งนี้ภาครัฐควรเข้ามาช่วยทำการประชาสัมพันธ์ ภาพลักษณ์ใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยกระตุ้นให้ภาคเอกชนทราบถึงความเปลี่ยนแปลงได้เร็วยิ่งขึ้น

สัมมนาเชิงวิชาการ ด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ครั้งที่ 16 ประจำปี 2559
ภายใต้แนวคิด Driving Regional Economy:
Building the Competiveness in Agricultural, Industrial and Service Supply Chain
ในวันที่ 25 สิงหาคม 2559 ณ โรงแรมเซ็นจูรี พาร์ค กรุงเทพมหานคร

การศึกษาสถานการณ์และสภาพปัญหาปัจจุบัน
ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย
A Study of the current Railway Freight Transportation Situations
and Problems in Thailand

ธนวัฒน์ เดชปรอท^{1*}, สุนันทา เจริญปัญญา²

^{1*}อาจารย์ประจำ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะบริหารธุรกิจมหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

โทร082-3333080 E-mail arc_tanawat@hotmail.com

²นักวิจัยชำนาญการสถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โทร02-2187448E-mail psunanta@chula.ac.th

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาด้านสถานการณ์และสภาพปัญหาปัจจุบันของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย เพื่อหาแนวทางแก้ไขและพัฒนาการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ 1) ปัญหาทางนโยบาย จากแผนพัฒนาประเทศในช่วงแรก มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางถนน ทำให้รูปแบบการขนส่งทางรางถูกละเลยการพัฒนาเกิดปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายไม่ครอบคลุม และส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว 2) ปัญหาทางกฎระเบียบกฎระเบียบที่ใช้เก่าเกินไป ไม่ทันต่อสภาพการปัจจุบัน มีจุดเน้นไปที่การกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ทำให้เกิดการขาดทุนสะสม นอกจากนี้การดำเนินงานบางอย่างถูกจำกัดด้วยข้อกฎหมาย 3) ปัญหาอื่นๆ เช่นขาดการส่งเสริมให้ใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ภาพลักษณ์การบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในทางลบ เช่น ไม่ตรงต่อเวลาและไม่น่าเชื่อถือ สภาพของขบวนรถไฟและรางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย สภาพขบวนรถไฟเก่า สภาพทางที่ทรุดโทรม ขบวนรถไฟและไม้มอนอยู่ในสภาพเก่า สถิติการเกิดเหตุรถไฟตกรางเกิดเหตุบ่อยครั้ง จากการศึกษาทำให้ได้แนวทางการแก้ปัญหาด้านนโยบายคือ ควรกำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นแผนพัฒนาระดับชาติไม่ให้อิงกับนโยบายฝ่ายบริหาร เพื่อให้การบริหารจัดการมีทิศทาง การบริหารที่ชัดเจนต่อเนื่องเป็นรูปธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริง การกำหนดแผนแต่ละโครงการควรระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และการประเมินผลการปฏิบัติงาน พร้อมบทลงโทษหากไม่เป็นไปตามแผน แนวทางการแก้ปัญหาด้านกฎระเบียบ คือการปรับปรุงกฎหมายรถไฟให้มีความทันสมัยมากขึ้น รัฐควรปรับกฎหมายการกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรที่สามารถอยู่ได้ด้วยโดยการปรับกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคาการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง ปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และแนวทางแก้ปัญหาอื่น ๆ เช่น เพิ่มมาตรการ และกฎระเบียบในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้นการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพมีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ในการดำเนินกิจการ และบุคลากร

คำสำคัญ: การขนส่งทางรถไฟ; การขนส่งสินค้า; รถไฟ

Abstract

The objective of this article is to present results of the study of the current railway freight transportation situations and problems in Thailand for seeking corrective actions and development plans. The study is divided into 3 parts; 1) Problem regarding the Policy; due to the

emphasis on road transportation development of the National Economic and Social Development Plan, rail transportation has been neglected, resulting in incomplete coverage of the rail network, which is mostly a single-rail system. 2) Problem regarding the out-of-date regulation which is ineffective to the current circumstances. It mainly focuses on control of railway administration, thrusting the organization into continuous loss of profit during the past years. Moreover, some implementation actions are restricted by matters of law. 3) Other Problems, for example, the lack of promoting campaigns for railway freight transportation, negative image of rail freight service such as unpunctuality and incredibility, unsafety of the train & railway, dilapidated and worn-out condition of the train / railway and railway sleeper, repetitive statistics of train derailment. From the study, the solution to the problem regarding the policy can be identified as follows; railway freight transportation system development plan should be established as the national development plan—unattached to the state administrative policy for the clear management direction and consistent concrete outcome as well as for effective use of the plan by related departments. The plan for each project should specify responsible parties, implementation period, performance assessment, and penalty in case that any actions are not performed according to the plan. The solution for the problem regarding the regulation is to adjust the railway law to be more up-to-date. The government should amend the law in the area of control on the railway administration to enforce the State Railway of Thailand not to only operate and provide service to Thai citizens, but also to concern for the sustainable profit of the organization. The law should grant the price determination authority to the State Railway of Thailand regardless of the cabinet’s consent and should include solutions to other problems, for example, designing more measures and regulations to promote and encourage more use of the railway freight transportation by the private sector, and the State Railway organizational restructure leading to more efficient operation and bringing the cutting-edge concept to machines, operational equipment as well as human resources.

Keywords: State Railway of Thailand; Freight; Railway

1. บทนำ

การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีพัฒนาการที่ยาวนาน ทุกเส้นทางก่อสร้างโดยรัฐ เนื่องจากการก่อสร้างทางใช้เวลานาน งบประมาณในการก่อสร้างสูง ปัจจุบันทางรถไฟในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด เป็นทางเดี่ยวระยะทาง 3,763 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 93) ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 4) และเป็นทางสามระยะทาง 107 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 3) โดยสภาพราง ร้อยละ 67 มีอายุมากกว่า 30 ปีขึ้นไป ทำให้ความเร็วในการเดินรถและรถจักรมีอายุการใช้งานระหว่าง 12-44 ปี โดยเฉพาะรถจักรที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป มีร้อยละ 72 ส่งผลต่อสมรรถนะในการลากจูง โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ระหว่างไอซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง มีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 2,400 จุด เป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมชลประทาน องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น หน่วยราชการอื่น รัฐวิสาหกิจและเอกชน จำนวน 2,200 จุด ส่วนที่เหลือเป็นสะพานและอุโมงค์ ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความล่าช้าและความปลอดภัยในการเดินรถ โครงข่ายรถไฟที่มีทางผ่านระดับถนนที่เป็นป้ายจราจรไม่มีเครื่องกั้นถนน มีจำนวน 990 จุดและทางลัดผ่าน จำนวน 540 จุดที่ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้มีความปลอดภัยสำหรับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางรถไฟอยู่ที่ประมาณ 0.93 บาทต่อตัน-กิโลเมตร สามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ ทำให้การขนส่งทางรถไฟเป็นรูปแบบ

การขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อย แต่ข้อจำกัดที่สำคัญของการขนส่งสินค้าทางรถไฟคือ มีรูปแบบที่ไม่เป็น Door to Door จึงจำเป็นต้องการบริหารแก้ไขของทางรถไฟนอกทางรถไฟ (Demand Side Management) เพื่อช่วยทำให้การขนส่งทำได้สมบูรณ์มากขึ้น ด้วยการจัดให้มีศูนย์รวมและกระจายสินค้า (Consolidated Center) เพื่อทำหน้าที่รวบรวมสินค้าให้มีปริมาณมากพอที่จะให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่คุ้มค่างับค่าต้นทุนการขนถ่ายข้ามระบบ (Double Handling) ที่เกิดขึ้น เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (Inland Container Depot: ICD) สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึงปีละ 1.4 ล้านตู้โดยร้อยละ 95 ที่ผ่านไอดีลาดกระบังมีจุดต้นทางและปลายทางที่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนกับทางรถไฟที่สถานี จันทบุรีศรีนครินทร์ เป็นต้น

ปัญหาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบำรุงรักษาและประกอบการเดินรถเองทั้งหมดทำให้มีข้อจำกัดในการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง โครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่ครอบคลุมทั่วประเทศขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นรวมถึงอายุการใช้งานมานานจึงมีสภาพทรุดโทรมและเส้นทางรถไฟระหว่างภูมิภาคกว่าร้อยละ 90 เป็นเส้นทางเดี่ยวและยังมีจุดที่เป็นคอขวดของทั้งขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้าทำให้เสียเวลาในการรอสับหลักเป็นประจำ หัวรถจักรและแคร่ ข่ารถบรรทุกและไม่เพียงพอต่อการใช้งานทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า จุดตัดทางรถไฟโดยเฉลี่ยทุก 2 กิโลเมตรต่อจุดเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและความล่าช้าในการเดินรถ ระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินรถที่ล้าสมัยรองรับการเดินรถด้วยความเร็วสูงไม่ได้การหลีกขบวนรถไฟไม่สะดวกเป็นสาเหตุทำให้ขบวนรถเสียเวลาและทำให้เกิดภัยด้านความปลอดภัยลดลง

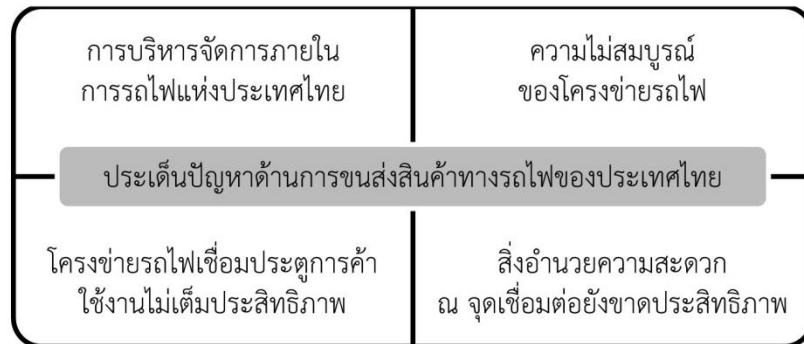
จากปัญหาดังกล่าว บทความนี้มุ่งนำเสนอผลการศึกษาศึกษาปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย เพื่อแสดงให้เห็นสถานภาพปัจจุบันของการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย นโยบายภาครัฐที่มีผลโดยตรงต่อการขับเคลื่อนทิศทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย การศึกษาแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าได้มีการปฏิบัติไปในทิศทางที่สอดคล้องกันหรือไม่ อย่างไร ตลอดจนการรวบรวมและวิเคราะห์สาเหตุที่ส่งผลให้เกิดปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และในท้ายสุด คือการนำเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหา เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายการใช้การขนส่งสินค้าด้วยระบบราง การวางแผน และการนำเสนอแนวทางออก เพื่อนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ และพัฒนาเชิงพัฒนาบูรณาการด้านการขนส่งต่อไปในอนาคต

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นปัญหาด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยมีอยู่ด้วยกันหลักๆ 4 ประเด็น ได้แก่

- 1) ปัญหาด้านการบริหารจัดการภายในการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางรางไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากความไม่แน่นอนในการจัดส่งสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถบริหารจัดการสินค้าได้ทันกำหนดเวลา ความไม่ต่อเนื่องในการปรับปรุงคุณภาพโครงข่าย ความไม่พอเพียงของหัวรถจักร แคร่บรรทุก และเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง
- 2) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ เช่น โครงข่ายในประเทศที่มีอยู่ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ เช่น เส้นทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งสามารถเชื่อมโยง สปป.ลาว ได้เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงแหล่งผลิตสำคัญยังเป็นทางเดี่ยว ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย มาบกะเบา-ชุมทางจิระ-ขอนแก่น เป็นต้น
- 3) ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ โดยเฉพาะการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างไอดีลาดกระบัง-ท่าเรือ แหลมฉบัง ซึ่งใช้ขนส่งทางถนนร้อยละ 80 ขณะที่ใช้ขนส่งทางรถไฟร้อยละ 20 ขณะที่รถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ได้เปิดการเดินรถแล้ว แต่ความถี่ในการเดินรถอยู่ที่ 30 ขบวนต่อวันเช่นเดิม เนื่องจากติดขัดปัญหาที่ทางเข้าท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ไม่มีย่านรถไฟขนาดใหญ่ให้บริการขนถ่าย ตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-

ลงรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ในบริเวณท่าเรือที่จะรองรับรถไฟหลายขบวนพร้อมกัน ประกอบกับ หัวรถจักรที่ใช้งานอยู่ปัจจุบันสามารถลากจูงแคร่รถไฟได้เพียง 30 แคร่ หรือ 60 TEUs ต่อเที่ยว และ 4) สิ่งอำนวยความสะดวก จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีดีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งไม่มีมาตรการจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น



รูปที่ 1: แผนภาพประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

3. วิธีการศึกษา

การดำเนินการศึกษา ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ 1) การจัดเก็บข้อมูลประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ นโยบายภาครัฐ กฎระเบียบและพิธีการต่างๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ การเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ผู้ประกอบการ ICD การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และ 2) การวิเคราะห์ และประมวลผลปัจจัยทั้งทางด้านนโยบายของรัฐและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจากการเก็บข้อมูลในภาคสนามที่มีผลต่อระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ สถานการณ์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ สภาพปัญหา อุปสรรคและปัญหาที่เกี่ยวข้อง แนวทางและมาตรการในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ

4. ผลการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

ผู้วิจัยได้แบ่งปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทยออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ปัญหาทางนโยบาย, ปัญหาทางกฎระเบียบ และปัญหาอื่นๆ กล่าวโดยสรุปได้ ดังนี้

ปัญหาทางนโยบาย สามารถสรุปปัญหาได้ 7 ประเด็น ได้แก่ 1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงปี พ.ศ.2504- พ.ศ.2519 มีการมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางถนนมากเกินไป ส่งผลให้การขนส่งในระบบอื่นขาดงบพัฒนา ดังจะเห็นได้จากนโยบายขยายการก่อสร้างโครงข่ายระบบถนนเพื่อเชื่อมโยงทั่วประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว เพื่อทำให้การขนส่งทางถนนกลายเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ หลังจากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงปี พ.ศ.2520- พ.ศ.2529 เริ่มมีการส่งเสริมการขนส่งทางรางที่มากขึ้น แต่ยังไม่มีความชัดเจน เป็นเพียงการศึกษาหาแนวทางการพัฒนาระบบรางเท่านั้น อีกทั้งการส่งเสริมไม่ได้มาจากความต้องการพัฒนาอย่างแท้จริง จากการที่น้ำมันดีเซลเพิ่มราคาสูงขึ้น ทำให้แนวนโยบายค่อนข้างกว้าง ไม่มีความชัดเจนของการพัฒนา เช่น นโยบายพิจารณาและทำการศึกษาการนำระบบรถไฟฟ้ามายังใช้เพื่อลดการใช้น้ำมันดีเซล เป็นต้น หลังจากปี พ.ศ.2530 จนถึงปัจจุบัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีแนวทางพัฒนาการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น แต่แนวนโยบายมีความเป็นนามธรรมและกว้างเกินไป ทำให้หน่วยงานที่รับหน้าที่เอานโยบายไปปฏิบัติ ไม่เกิดความชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาคงหยุดชะงัก ไม่เป็นไปตามแนวทางที่เหมาะสม แม้จะมีการนำระบบประเมินผลการดำเนินงานมาใช้แทนการกำกับดูแล เพื่อให้การรถไฟดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัวแล้วก็ตาม 2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับปัจจุบันที่ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 จนถึง

ปี 2560 มีการกำหนดนโยบายที่กว้าง ไม่มีความชัดเจนยากแก่การปฏิบัติ และมุ่งเน้นเพียงการนำเอาระบบรางมาแก้ปัญหาจุดที่มีการจราจรทางถนนหนาแน่นเท่านั้น การขนส่งสินค้าทางรางจึงยังคงเป็นเพียงทางเลือกในการขนส่ง

3) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ฉบับปัจจุบันนั้นมีความชัดเจนของแนวทางการพัฒนามากที่สุด มีการระบุเส้นทางที่จะก่อสร้าง โดยแผนพัฒนาฉบับนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนของประเทศได้ในภาพรวม เช่น การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งสามารถสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนการปรับปรุงทางราง หมอน สะพาน ติดตั้งรั้ว เครื่องกั้น ระบบอาณัติสัญญาณไฟสีและระบบโครงข่ายคมนาคมทั่วประเทศ แต่ในรายละเอียดแต่ละโครงการ ยังคงติดปัญหาด้านเงินทุน ที่ไม่มีความชัดเจน แม้จะมีความใกล้เคียงที่สุดในช่วงปี 2554 แต่ไม่ผ่านสภา ภาครัฐจึงควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างให้แต่ละโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง

4) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ โครงข่ายในประเทศที่มีอยู่ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ เช่น เส้นทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งสามารถเชื่อมไป สปป.ลาว ได้ เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงแห่งผลิตสำคัญยังเป็นทางเดี่ยว ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย, มาบกะเบา-ชุมทางจิระ-ขอนแก่น เป็นต้น

5) ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ โดยเฉพาะการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างไอซีทีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งใช้ขนส่งทางถนนประมาณร้อยละ 80 ขณะที่ขนส่งทางรถไฟร้อยละ 20 ขณะที่รถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ได้เปิดการเดินรถแล้ว แต่ความถี่ในการเดินรถอยู่ที่ 30 ขบวนต่อวันเช่นเดิม เนื่องจากติดขัดปัญหาที่ทางเข้าท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ไม่มีย่านรถไฟขนาดใหญ่ที่ให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลงรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ในบริเวณท่าเรือที่จะรองรับรถไฟหลายขบวนพร้อมกัน ประกอบกับหัวรถจักรที่ใช้งานอยู่ปัจจุบัน สามารถลากจูงแคร่รถไฟได้เพียง 30 แคร่ หรือ 60 TEUs ต่อเที่ยวเท่านั้น

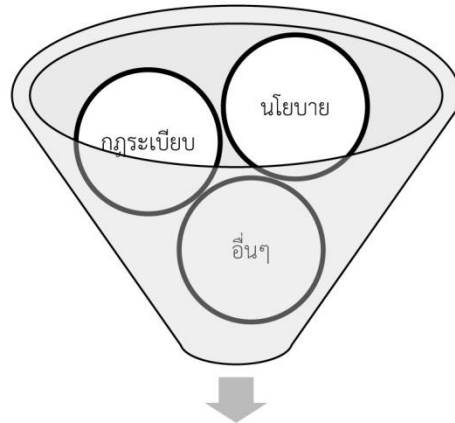
6) สิ่งอำนวยความสะดวก จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีทีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) และ 7) ไม่มีมาตรการจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น

ปัญหาทางกฎระเบียบสามารถสรุปปัญหาได้ 3 ประเด็น ได้แก่ 1) กฎระเบียบที่ใช้มีอายุมากเกินไป ไม่ทันต่อยุคสมัยของบริบททางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้เป็นอุปสรรคในการดำเนินการที่ต้องประสานงานกับองค์กรต่างๆ ดังจะเห็นได้จากกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เช่น พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 เป็นต้น

2) กฎหมายปัจจุบันมีจุดเน้นไปที่การกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ โดยรัฐมีภาระหน้าที่ต้องดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลัก ทำให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน และ 3) การดำเนินงานบางอย่างของการรถไฟแห่งประเทศไทยถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่างๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีเหตุการณ์จัดเก็บราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนตลอดมา

ปัญหาอื่นๆสามารถสรุปปัญหาได้ 2 ประเด็น ได้แก่ 1) ขาดมาตรการ หรือกฎระเบียบ ในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางรางนอกเหนือจากความจำเป็นในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ โดยการเพิ่มหัวรถจักร ล้อเลื่อน และแคร่ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้เต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบทางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน และที่สำคัญต้องมีการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอเพื่อให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น และ 2) ภาพลักษณ์ในการบริหารและการดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยค่อนข้างลบอย่างมาก ทั้งนี้เพราะในเชิงการให้บริการของผู้โดยสาร ยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ สภาพของขบวนรถไฟและรางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย สภาพขบวนรถไฟเก่า สภาพทางที่ทรุดโทรม ขบวนรถไฟและไม้หมอนอยู่ในสภาพเก่า พนักงานประมาทเลินเล่อ ฯลฯ ทำให้สถิติการเกิดเหตุรถไฟตกรางเกิดเหตุบ่อยครั้ง ความล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลาของรถไฟไทย สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นภาพของการให้บริการของรถไฟได้เป็นอย่างดี



ปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

รูปที่ 2: แผนภาพปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

5. กรอบแนวคิดการพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย

ผู้วิจัยขอเสนอกรอบแนวทางการพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย โดยจัดออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ด้านนโยบาย, ด้านกฎระเบียบ และด้านอื่นๆ ดังนี้

ด้านนโยบาย สามารถสรุปแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาได้ 11 ประเด็น ได้แก่ 1) นโยบายที่กำหนดตามแผนพัฒนารถไฟที่มีอยู่แล้ว ควรทำให้เป็นนโยบายเร่งด่วนเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องและสำเร็จตามแผน เช่น ภาครัฐผลักดันนโยบายโครงการจัดสร้างโครงข่ายรถไฟที่ได้ดำเนินการอยู่เดิมทั้ง 2 โครงการ ให้เกิดขึ้นจริง ได้แก่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม 2) กำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นแผนพัฒนาระดับชาติ เพื่อไม่ให้อิงกับนโยบายคณะรัฐมนตรี ทำให้นโยบายที่มีต่อการบริหารจัดการรถไฟมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา 3) กำหนดแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริง การกำหนดแผนแต่ละโครงการควรระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และควรให้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามแผน เพื่อเป็นแรงผลักดันให้เกิดการปฏิบัติตามกรอบนโยบาย และความรับผิดชอบหากโครงการผิดพลาดหรือไม่สามารถปฏิบัติได้ตามแผน 4) ภาครัฐควรมีความชัดเจนในการจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างแต่ละโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง เช่น โครงการจัดสร้างโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ ที่ยังไม่มี ความชัดเจนด้านแหล่งเงินทุน ส่งผลให้การจัดสร้างหยุดชะงัก นอกจากนี้หากทิ้งช่วงระยะเวลานาน แผนการศึกษาที่จัดทำล่วงหน้าไปก่อนจะไม่สามารถใช้งานได้ตามที่คิดตามบริบทของสังคมและพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไป 5) ควรกำหนดแผนจัดหาอุปกรณ์รถไฟ ลงทุนด้านอุปกรณ์เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ขนส่งในปัจจุบัน และรองรับอนาคตที่จะเกิดขึ้น 6) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายแก้ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า

ทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวม และกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ 7) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไอซีดีลาดกระบ้ง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อม ป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งสร้างมาตรการจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น 8) การพัฒนา ICD ลาดกระบ้ง ภาครัฐเร่งหาข้อสรุปแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ ให้เกิดความชัดเจนโดยเร็ว ไม่ให้เกิดช่องว่างในการบริหาร ที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางรางจากกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือแหลมฉบังทั้งระบบ อีกทั้งยังควรเข้าไปแก้ปัญหาการออกแบบการจราจรภายใน ICD ลาดกระบ้งให้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความแออัดในช่วงเร่งด่วน และสภาพผิวทาง ขรุขระดังเช่นปัจจุบัน นอกจากนี้ ควรปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและลานพักตู้สินค้า ให้สามารถจัดการตู้สินค้า จากปัจจุบันจัดได้เพียง 3 ชั้น ให้สามารถจัดวางได้เป็น 5-6 ชั้น เช่นเดิม 9) ภาครัฐให้การสนับสนุนงบประมาณการจัดซื้อหัวรถจักรทั้ง U20 ทั้งหมด 6 เส้นทางตามแผน และแคร์ให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าโดยเร็ว จากปัจจุบันรถจักรเก่าใช้ฟางได้เฉลี่ยเพียง 30 บทต. และรถจักรใหม่ U20 ใช้ได้เฉลี่ยเพียง 34-45 บทต. ทำให้ปัจจุบันสามารถขนส่งได้เพียงประมาณวันละ 28 เทียวสินค้า นอกจากนั้นจะต้องขนส่งทางถนนเช่นเดิม นอกจากนี้ผลจากการขาดแคลนและขาดประสิทธิภาพของหัวรถจักรและแคร์ยังส่งผลกระทบต่อความตรงต่อเวลา ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไม่เกิดแรงจูงใจ ไม่เห็นความแตกต่างถึงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ดีกว่า จึงไม่หันมาเลือกใช้บริการ 10) ภาครัฐเร่งให้เกิด 4 โครงการตามแผนโดยเร็ว ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเทียบเรือ A โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 และโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ เพื่อแก้ปัญหา และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ 11) ท่าเรือแหลมฉบังควรมีการเร่งแก้ปัญหาการใช้งานเครื่องสแกนวัตถุต้องสงสัยของสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟก่อนนำสินค้าส่งออกต่างประเทศ โดยการเร่งทำความเข้าใจให้ความรู้กับผู้เกี่ยวข้อง ให้เครื่องสแกนสามารถใช้งานได้จริง

ด้านกฎระเบียบ สามารถสรุปแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาได้ 3 ประเด็น ได้แก่ 1) ภาครัฐควรปรับปรุงตัวบทกฎหมายให้มีความทันสมัย สามารถใช้ได้กับบริบทของสังคมยุคปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากกฎระเบียบที่ใช้แต่ละฉบับในปัจจุบันมีอายุมากเกินไป เช่น พระราชบัญญัติจัดตั้งการรถไฟและทางหลวง ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้กำหนดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 เป็นต้น 2) ภาครัฐปรับกฎหมายการกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของสังคมโดยรวมด้วย ดังจะเห็นได้จากนโยบายเดิมที่ส่งผลให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อพัฒนาการการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน และ 3) ภาครัฐปรับกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคา โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันการดำเนินงานบางอย่างถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมายที่ไม่เป็นอิสระ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่างๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีเหตุการณ์จัดเก็บราคาที่สูงกว่าต้นทุนตลอดมา

ด้านอื่นๆสามารถสรุปแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาได้ 5 ประเด็น ได้แก่ 1) ภาครัฐเพิ่มมาตรการ และกฎระเบียบ ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนหันมาใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น เช่น การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ การเพิ่มหัวรถจักร ล้อเลื่อน และแคร์ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้เต็มที่ มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบทางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน 2) การปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอเพื่อให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น 3) ภาครัฐพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มี

โครงสร้างองค์กร และการบริหารองค์กรให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน รวมถึงกระบวนการทำงานที่รวดเร็ว นอกจากนี้ ควรปรับภาพลักษณ์ในการทำงานบริการให้ทันสมัยมากขึ้น 4) ควรแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เรื่องจำนวนบุคลากรในองค์กร โดยกำหนดอัตรากำลังและคุณสมบัติเฉพาะของบุคคลที่จำเป็นในกิจการรถไฟด้านต่าง ๆ ให้มีความเพียงพอ และ 5) การรถไฟแห่งประเทศไทยควรสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้องค์กรมีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ ในการดำเนินงาน และการบริการ รวมไปถึงการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เมื่อภาคีหลักขององค์กรดี ส่งผลต่อ ความเชื่อ ความไว้วางใจ ในการเลือกใช้บริการการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น ทั้งนี้ภาครัฐควรเข้ามาช่วยทำการ ประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยกระตุ้นให้ภาคเอกชนทราบถึง ความเปลี่ยนแปลงได้เร็วยิ่งขึ้น

6. บทสรุป

จากการศึกษาทำให้ผู้วิจัยได้พบปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย 3 ประเด็น ได้แก่ ปัญหาทางนโยบาย, ปัญหาทางกฎระเบียบ และปัญหาอื่นๆ นอกจากนี้ได้นำเสนอกรอบวิธีการแก้ไข ปัญหาทั้ง 3 ประเด็น เอาไว้ในหัวข้อที่ 5 ซึ่งหากผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทราบและนำไปประยุกต์ปรับปรุงแก้ไข จะทำให้การขนส่งสินค้าสามารถใช้ระบบรางได้อย่างประสิทธิภาพ ทั้งด้านคุณภาพ ราคา และระบบการจัดการ ส่งผลให้ ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการมากขึ้น และเป้าหมายสูงสุด เพื่อให้ระบบรางกลายเป็นเครื่องมือที่สำคัญต่อการ ขับเคลื่อนประเทศ ส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุ ลดปัญหาสิ่งแวดล้อม และนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ร่วมให้ข้อมูลในการศึกษา บทความนี้เป็น ส่วนหนึ่งของการศึกษาปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย สนับสนุนโดย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2555, “จากอดีต...ถึงปัจจุบันรอยทางจาก “กรมรถไฟ” สู... “แอร์พอร์ต เรล ลิงค์”, http://airportrailink.railway.co.th/th/10_footer/01_timeline.html [10มีนาคม 2558]
- ไกรฤกษ์ นานา, 2554, “ค้นพบใหม่ “ตัวการ” ที่ทำให้ไทยเสียดินแดนในสมัยรัชกาลที่ 5,” 137-157.
- มติคณะรัฐมนตรี 8 กันยายน 2552, 2552, “ขออนุมัติต่ออายุสัญญาสัมปทานการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เอกชนที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง,”
- มติคณะรัฐมนตรี 27 ตุลาคม 2552, 2552, “รายงานการหยุดเดินรถของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย,”
- รัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2558, “ปัญหาด้านรายได้ แนวนโยบายของรัฐ และแนวทางปฏิรูป,” <http://www.pub-law.net/Publaw/view.aspx?id=1783> [10สิงหาคม 2558]
- ราชกิจจานุเบกษา กรุงเทพมหานครในพระบรมมหาราชวัง, “ประกาศสร้างรถไฟสยาม แต่กรุงเทพฯ ถึงเมือง นครราชสีมา,” 456-461.
- สุวิทย์ อธิศาสตร์, 2550, “ทางรถไฟสายอีสาน ในสมัยรัชกาลที่ 5-7,” 112-125.
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2555, “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประเทศ พ.ศ.2556-2563,” <http://www.otp.go.th/index.php/policy-plan.html> [5พฤศจิกายน 2558]
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข) กระทรวงคมนาคม, 2557, “ยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565,” 4.