

บทที่ 2

ระบบการขนส่งของประเทศไทย

1. คำนำ

การขนส่งทางบกโดยเฉพาะการขนส่งทางถนน ยังคงเป็นการขนส่งหลักของประเทศไทย โดยมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนสูงสุดทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งปรากฏว่าปัจจุบัน มีสภาพคงอยู่มาจนถึงปัจจุบัน โดยพบว่าประมาณร้อยละ 91.7 ของการขนส่งผู้โดยสาร และร้อยละ 87.8 ของการขนส่งสินค้าจะใช้ระบบการขนส่งทางถนน หากพิจารณาในระบบโครงสร้างการขนส่งของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว จะพบว่า การพัฒนาระบบขนส่งของไทยมิได้พัฒนาตามขั้นตอนของวิวัฒนาการด้านการขนส่งที่มีการพัฒนามาจากการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ มาสู่ รถไฟ ถนน และอากาศ ทำให้ระบบการขนส่งของไทยในปัจจุบันมีเพียงระบบการขนส่งทางถนนที่มีการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งด้านนี้อย่างเพียงพอ ในขณะที่ โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งชนิดอื่นยังคงขาดแคลนอยู่มาก ดังนั้นการพิจารณาแนวทางการพัฒนาในอนาคตจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาในทุกรอบระบบการขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งที่มีประสิทธิภาพในระบบการขนส่งรวมของประเทศไทย

ตารางที่ 2.1 การขนส่งแยกตามประเภท

ประเภทการขนส่ง	2531	
	ผู้โดยสาร (%)	น้ำหนักสินค้า (%)
1) รถไฟ	7.8	12.20
2) ถนน	91.7	87.79
3) อากาศ	0.5	0.01
รวม	100.0 %	100.0 %

ที่มา : ANNUAL TRANSPORT STATISTICS , กระทรวงคมนาคม

ในประเทศไทยกำลังพัฒนาปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการพัฒนา คือ นโยบายของรัฐบาล (GOVERNMENT POLICY) โดยเฉพาะการเข้าแทรกแซงในด้าน กฎ ระบะบีบ (หรือการปล่อยให้ กฎ ระบะบีบ ในด้านการขับเคลื่อนด้าน ๆ ล้ำสมัย และเป็นแนวคิดอุปสรรคต่อการพัฒนาในระบบ) และ อีกประการที่สำคัญ คือ การให้เงินอุดหนุนผ่านการใช้จ่ายของรัฐบาลในรูปของบประมาณ โดยไม่ พยายามที่จะให้กลไกตลาด (MARKET MECHANISM) ดำเนินการจัดสรรทรัพยากรและใช้อย่างมี ประสิทธิภาพ ปรากฏการณ์ดังกล่าวเรียกว่า นโยบายลำเอียง (BIAS POLICY) ซึ่งปรากฏอยู่อย่าง มากในกระบวนการจัดการในระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย แม้ว่าจะมีผลต่อการพัฒนา ระบบขนส่งที่ได้รับการส่งเสริม ถึงแม้ว่าการพัฒนานี้จะไม่ก่อให้เกิดการสร้างระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพขึ้นมากก็ตาม

ปัจจัยที่มีความสำคัญอีกประการ คือ การใช้จ่ายของรัฐบาล ในช่วงเวลาที่ผ่านมา พบว่า ตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา รัฐได้ใช้จ่ายเงินบประมาณเพื่อการพัฒนาระบบน้ำที่มี แนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ตามการพัฒนาเศรษฐกิจ และเป็นสัดส่วนที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับงบประมาณ ทั้งหมดของประเทศไทย เมื่อพิจารณาข้อมูลในปี 2533 พบว่า เป็นการใช้จ่ายเพื่อพัฒนาระบบการ ขนส่งทางบก (ถนนและรถไฟ) มีจำนวนทั้งหมดประมาณร้อยละ 91 ของงบประมาณที่พัฒนา ระบบขนส่ง และเป็นการพัฒนาในระบบขนส่งทางถนนประมาณร้อยละ 86 ที่เหลือเป็นของรถไฟ ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงการอุดหนุนด้านงบประมาณให้กับการขับเคลื่อนต่อไปในช่วงเวลาที่ ผ่านมา

ในด้านการขับเคลื่อนน้ำและอากาศ พบว่า รัฐได้จัดสรรงบประมาณให้กับการขับเคลื่อนน้ำ อากาศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การขับเคลื่อนน้ำได้รับงบประมาณเพียงเล็กน้อยและหาก พิจารณาในรายละเอียดจะพบว่า การจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบการขับเคลื่อนน้ำใน แผ่นดินมีเพียงเล็กน้อย ส่วนใหญ่จะจัดสรรให้กับการขับเคลื่อนช้ายังคงและระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.2 การใช้จ่ายงบประมาณของรัฐในการพัฒนาระบบขนส่งช่วงระหว่างปี 2529 - 2533

หน่วย : ล้านบาท

	2529	2530	2531	2532	2533
1) การขันส่งทางถนน	9,661	8,853	10,375	12,410	18,329
2) ทางรถไฟ	78	706	711	953	994
3) ทางน้ำ	464	461	473	648	552
4) ทางอากาศ	276	308	438	747	1,336
รวม	10,479	10,328	11,997	14,758	21,211
สัดส่วนต่องบประมาณทั้งหมด	4.95	4.54	4.93	5.17	6.33
สัดส่วนต่อ GDP	0.95	0.84	0.87	0.87	1.12

หมายเหตุ ไม่รวมเงินกู้จากต่างประเทศ

ที่มา : สำนักงบประมาณ

หากพิจารณาในสัดส่วนของมูลค่าการขันส่ง การขันสินค้าระหว่างประเทศจะมีสัดส่วนสูงมาก แต่ทว่ารัฐได้จัดสรรงบประมาณให้เพียงเล็กน้อย ในช่วงปี 2529 - 2533 ได้จัดสรรให้ปีละร้อยกว่าล้านบาทเท่านั้น เมื่อพิจารณาตามโครงสร้างตลาด พบว่า ในอนาคตตัวฐานบาลจะเป็นจะต้องมีการจัดสรรงบประมาณให้กับการขันส่งด้านนี้สูงขึ้น เนื่องจากตลาดขันสินค้าระหว่างประเทศเป็นการแข่งขันที่บริษัทเรือต่างๆ ได้รับการอุดหนุนจากฐานบาลของตนเองเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้นประเทศไทยคงไม่สามารถหลีกเลี่ยงอิทธิพลดังกล่าว หากจะสนับสนุนการพัฒนาของเรือพาณิชย์ของประเทศไทยเพื่อแข่งขันกับต่างชาติ เมื่อถึงเวลาดังกล่าว โครงสร้างการจัดสรรงบประมาณของระบบการขันส่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ในระยะยาว

2.ระบบการขันส่งของประเทศไทย

ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2485 การคมนาคมและการขันส่งของประเทศไทยได้อาศัยเส้นทางเจ้าพระยาเป็นหลัก รองลงมา ก็เป็นเส้นทางรถไฟซึ่งได้รับการบูรณะและขยายกิจการอย่างกว้างขวางหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงใหม่ ๆ สำหรับการขันส่งทางถนนได้เริ่มเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีแรกของการใช้ถนนทางเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับ

ที่ 1 (2504-2509) โดยรัฐได้ทุ่มทุนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (INFRASTRUCTURE) เพื่อส่งเสริม การแข่งขันในระบบเศรษฐกิจและรักษาความมั่นคงทางการเมือง^{1/}

การพัฒนาที่ผ่านมาจะให้ความสำคัญกับการก่อสร้างถนน โดยมีแนวความคิดที่ว่า ระบบถนนเป็นบริการขนส่งพื้นฐานที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว และเป็นการขนส่งให้ถึงจุดหมาย ปลายทางโดยตรง อีกทั้งเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการขนส่งช่วงสั้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลานั้นเป็นยุคของน้ำมันราคากลุ่ม นอกจากนั้นการลงทุนขยายระบบถนนยังมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์มากกว่าการขนส่งด้านอื่น ๆ คือสามารถสร้างไปได้ทุกพื้นที่ ในขณะที่ทางน้ำด้วยไม่มีแม่น้ำ ลำคลองให้ผลิตภัณฑ์เหล่านั้นแล้ว จะไม่สามารถที่จะพัฒนาระบบการขนส่งได้เลย เมื่อพิจารณาพื้นที่ในประเทศไทยเราจะพบว่าในภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะมีลักษณะภูมิศาสตร์ที่ไม่สามารถพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่ได้รับการพัฒนาระบบถนนมากกว่าภาคอื่นของประเทศไทย มีทางหลวงหมายเลขต่างๆ คิดเป็นร้อยละสูงสุด นอกจากนี้ปัญหาผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ที่เคยคุกคามความมั่นคงของภาคอีสานในอดีต มีความเชื่อว่าการสร้างถนนจะเป็นการนำความเจริญไปสู่เขตล้านลังและเขตแทรกซึมเพื่อลดปัญหาผู้ก่อการร้าย การสร้างถนนยังมีจุดมุ่งหมายอีกประการคือเพื่อเป็นการลดต้นทุนของเกษตรกรในด้านการขนส่งสินค้าเกษตรรายยังตตลาด

การขนส่งทางรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินการผูกขาด ได้ดำเนินการและประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ทำให้การสนับสนุนทางด้านงบประมาณ จากรัฐบาลได้เงินไปเป็นจำนวนค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับการก่อสร้างถนน รัฐจะเน้นนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการขยายการดำเนินงานโดยตนเอง และการรถไฟแห่งประเทศไทยจะแสวงหาแหล่งเงินกู้จากความช่วยเหลือจากต่างประเทศในรูป SOFT LOAN ซึ่งเป็นเงินกู้หลายภัย เช่น การให้กู้โดยคิดดอกเบี้ยต่ำ การให้กู้โดยมีช่วงปลอดดอกเบี้ย (GRACE PERIOD) หลังจากนั้นจะคิดดอกเบี้ยในอัตราต่ำ การให้กู้ดอกเบี้ยต่ำและมีเวลาชำระเงินต้นในระยะยาว เป็นต้น แต่การดำเนินงานในช่วงระยะนั้นของการรถไฟค่อนข้างขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดปัญหาการขาดทุนลดลงและทำให้การพัฒนาการขนส่งทางด้านรถไฟเป็นไปอย่างเชื่องช้า ถ้าเราหันมาเปรียบเทียบการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา จะพบว่าการสร้างทางรถไฟจะเป็นสิ่งที่กระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ ดังเช่นในทฤษฎีของ ROSTOW ที่กล่าวถึงการ

พัฒนาตามชั้นตอน (STAGE DEVELOPMENT THEORY) จะกล่าวว่าในประเทศไทยพัฒนาแล้วหลายประเทศ การผ่านชั้นทะยานบิน (TAKE OFF) จะอยู่ในช่วงของการลงทุนในการสร้างทางรถไฟเกือบทั้งหมด ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นทางเศรษฐกิจและเป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพที่เป็นพื้นฐานของการพัฒนาในอนาคต ในช่วงเวลาดังนี้ระบบการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่ได้รับการพัฒนา การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟจึงเป็นสิ่งจำเป็น ดังนั้นเราจะพบว่าในประเทศไทยพัฒนาแล้วระบบการขนส่งทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางรถยนต์จะเป็นระบบที่สามารถแข่งขันกันได้และสามารถใช้ทดแทนกันได้ เราจะพบว่าในประเทศไทยหรือเมริกาที่มีระบบการขนส่งทางรถยนต์ที่มีประสิทธิภาพแต่การขนส่งทางรถไฟก็ยังเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญอยู่ในระดับสูง ถึงแม้ว่าจะมีผู้กล่าวว่า ภาระการขนส่งทางรถไฟจะเสียเบรย์ทางรถยนต์ ในด้านความล่าช้าในการขนส่งที่เป็นผลมาจากการต้องขนส่งสินค้าจำนวนมาก ๆ ทำให้ต้องรอรอบรวมสินค้าให้ครบตามจำนวน แต่ประเทศไทยหรือเมริกาได้พัฒนาระบบการให้บริการและขนส่งครั้งละไม่นาน ทำให้ปัจจุบันการรอรอบรวมสินค้าลดลง และทำให้บริการทางรถไฟกลับมา มีความสำคัญมากขึ้น สำหรับประเทศไทยการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟยังจำเป็นจะต้องใช้จำนวนเงินค่อนข้างมาก เพราะการลงทุนในเรื่องรางรถไฟ ชนิดของรถไฟที่มีประสิทธิภาพยังขาดแคลนอยู่อีกมาก ประกอบกับการขนส่งทางรถยนต์ที่พัฒนาอย่างรวดเร็วทำให้การแข่งขันเป็นไปอย่างกว้างขวาง และจากปัจจัยหลายประการไม่ว่าการบริหารงานของภาครถไฟแห่งประเทศไทยที่ขาดประสิทธิภาพ ความจำเป็นที่จะต้องใช้เงินจำนวนมากมหาศาลมาพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ เหล่านี้ล้วนเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาทางด้านรถไฟต่อไปในอนาคต

การขนส่งทางอากาศ เป็นการขนส่งในระยะทางไกลที่ประสบผลสำเร็จในการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ควบคู่ไปกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย การให้บริการภายในประเทศส่วนใหญ่จะบินไปสู่จังหวัดที่เป็นศูนย์กลางในภูมิภาคที่มีสนามบินพานิชยานาชาติประจำอยู่ 4 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต นอกจากนี้ก็ยังมีการให้บริการไปต่างประเทศตามเมืองใหญ่ ๆ ที่สำคัญของโลก โดยยึดอยู่บนหลักการเจรจาและเปลี่ยนผลประโยชน์ซึ่งกันและกันตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ที่มีการใช้อยู่เพร่หลายทั่วโลก ปัจจุบันยังคงการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอตามการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยและโลก

การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เป็นไปอย่างช้าเพราะการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ในด้านอุตสาหกรรมเริ่มมาพร้อมกับการพัฒนาการขนส่งทางถนน ทำให้ต้องของโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ จะอยู่บริเวณริมถนนเป็นส่วนมาก จากกล่าวได้ว่าปัจจัยที่ตั้งมืออิทธิพลต่อการพัฒนาระบบน้ำส่งเพาะในประเทศไทยที่พัฒนาแล้วในช่วงของการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่ตั้งของโรงงานจะอยู่บริเวณริมแม่น้ำ เนื่องจากในเวลานั้นระบบการขนส่งทางถนนยังพัฒนาไปได้ไม่มากนัก จะมีเพียงรถไฟที่เป็นคู่แข่ง ดังนั้นการพัฒนาการขนส่งทางน้ำจึงได้เกิดขึ้นและดำเนินมาอย่างต่อเนื่องในประเทศไทยที่พัฒนาแล้ว สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่ จะใช้ระบบการขนส่งแบบดั้งเดิม จะมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นมาเพียงเล็กน้อย

การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ที่เน้นนโยบายการค้าระหว่างประเทศ ให้มีบทบาทที่สำคัญต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ทว่าการลงทุนในด้านนี้จำเป็นจะต้องใช้เงินลงทุนสูง ประกอบกับมีการผูกขาดจากบริษัทเรือที่ดำเนินการอยู่ก่อนหน้านี้แล้ว ทำให้การให้บริการประมาณร้อยละ 90 อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทเรือต่างประเทศ ปัจจุบันมูลค่าการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลในแต่ละปีมีมูลค่ามากถึงหลายแสนล้านบาท

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศไทยในอนาคต พ布ว่า การพัฒนาทางถนนจะยังคงได้รับความสำคัญในอันดับสูงต่อไป ดังจะพบว่าถึงแม้ในช่วงเวลาที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาถนนอย่างเร่งด่วน และมีจำนวนวงเงินสูงมากกว่าในด้านอื่น ๆ ก็ตาม แต่ระดับการพัฒนาของระบบการขนส่งทางถนน ก็ยังมีระดับที่ไม่สูงนักเมื่อเปรียบเทียบกับระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ดังจะพบจากข้อมูลว่า ความยาวของถนนต่อพื้นที่ตารางกิโลเมตรของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2531 เพียง 0.08 เมตร เมื่อเทียบกับประเทศไทย เกาหลี ซึ่งตอกประมาณ 0.552 ในปี พ.ศ. 2530 และประเทศไทยสิงคโปร์ ที่มีถึง 4.547 กิโลเมตรต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร ยิ่งไปกว่านั้นมีอัตราณัติจำนวนรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ต่อประชากรจะพบว่าประเทศไทยยังคงมีจำนวนรถยนต์ประชากรต่ำกว่าค่อนข้างต่ำ กล่าวคือจำนวนรถยนต์ในเชิงพาณิชย์ในปี พ.ศ. 2531 คิดเป็น 9.21 คนต่อประชากร 1,000 คน ในขณะที่เกาหลีมีประมาณ 17.96 และมาเลเซียมีประมาณ 20.51 คนในปี พ.ศ. 2530 ส่วนสิงคโปร์นั้นมีถึง 44.30 คนต่อประชากร 1,000 คน

ตารางที่ 2.3 ความยาวของถนนต่อพื้นที่ ปี พ.ศ. 2530-2531

หน่วย : กม/ตร.กม

ประเทศ	2530	2531
เกาหลี	0.552	-
สิงคโปร์	4.466	4.547
ไทย	0.078	0.081

ที่มา : UNITED NATIONS , STATISTICAL YEARBOOK FOR ASIA AND THE PACIFIC

ตารางที่ 2.4 จำนวนรถยนต์เชิงพาณิชย์ต่อประชากรและต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

ประชาชาติภายในประเทศ (GDP) ในปี พ.ศ. 2531

ประเทศ	ต่อประชากร (คน:1,000คน)	ต่อGDP (คน:ล้าน US\$)
เกาหลี	17.96 ^{1/}	7.09 ^{1/}
มาเลเซีย	20.51 ^{1/}	10.20 ^{1/}
สิงคโปร์	44.30	5.64
ไทย ^{2/}	9.21	10.38

หมายเหตุ ^{1/} ปี พ.ศ. 2530^{2/} ยกเว้นรถแทรกเตอร์และรถเทลเลอร์

ที่มา : UNITED NATIONS , STATISTICAL YEARBOOK FOR ASIA AND THE PACIFIC

อัตราส่วนของจำนวนรถยนต์ในเชิงพาณิชย์ต่อผลิตภัณฑ์ประชาชาติภายในประเทศ 1 ล้านเหรียญสหรัฐ ของไทยสูงถึง 10.38 คน ซึ่งใกล้เคียงกับประเทศไทยมาเลเซีย ส่วนสิงคโปร์และเกาหลีนั้นต่ำประมาณ 5.64 และ 7.09

อัตราส่วนดังกล่าวอาจจะสะท้อนให้เห็นว่า ฐานะการผลิตของประเทศไทยยังคงต้องพึ่งการคุณภาพโดยรถยนต์ค่อนข้างสูง ซึ่งส่วนหนึ่งคงเป็นเพราะความไม่พัฒนาของการขนส่งทางรถไฟฟ้า

ทางน้ำ และทางอากาศ และอีกส่วนหนึ่งเป็นเพราะฐานของเศรษฐกิจยังคงต้องพึ่งภาคเกษตรเป็นหลัก ความจำเป็นในการขนส่งทางบกโดยรถยนต์จึงมีอยู่มาก^{3/}

แต่อย่างไรก็ตาม จะเห็นว่า การพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศไทย มิได้เป็นไปตามกลไกตลาด แต่ทว่าได้มีการแทรกเทวงจากรัฐบาลโดยเฉพาะเรื่องการจัดสรรงบประมาณ ทำให้การใช้ระบบการขนส่งของประเทศไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มิได้สะท้อนถึงการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ดังจะพบว่า ในอนาคตประเทศไทยจำเป็นจะต้องเสียเปรียบในเรื่องของต้นทุนแรงงานที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาอื่นในแถบภูมิภาคนี้และภูมิภาคอื่นที่เริ่มเปิดประเทศมาสู่การค้าเสรี การปรับตัวที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งของความพยายามที่จะรักษาความสามารถในการแข่งขันสินค้าออก โดยเฉพาะสินค้าเกษตรกรรม ทำให้ประเทศไทยจำเป็นจะต้องมีการปรับตัวในเรื่องของการลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อที่จะทำให้ระดับราคาสินค้าในตลาดโลกอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันกับประเทศไทยกำลังพัฒนาที่เปิดใหม่ได้

แนวทางการพัฒนาในอนาคต จึงพบว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทางลำน้ำในแผ่นดินและชายฝั่ง รวมทั้งริมไฟ จำเป็นจะต้องได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบและถูกต้องต่อไปในระยะยาว เพื่อที่จะทำให้ระบบการขนส่งของประเทศไทยทุกรอบระบบการขนส่งสามารถที่จะเกิดการใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นฐานสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยไปในอนาคต

นอกจากนี้ การพัฒนาระบบน้ำสั่ง ได้มีการวางแผนให้สอดคล้องกับการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศไทย ตามกลยุทธ์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศไทยที่มีแนวโน้มที่จะนำมาใช้ในอนาคตอย่างแพร่หลาย ดังเช่นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (EASTERN SEABOARD PROJECT: ESP) โดยเป็นแนวทางการวางแผนพัฒนาภาค (REGIONAL DEVELOPMENT) และการวางแผนด้านการขนส่ง ควบคู่กันไปตามหลักการวางแผนที่ถูกต้อง

สาระสำคัญของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ประกอบไปด้วยแนวทางพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ การก่อสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงภายในพื้นที่และภาคอื่น ๆ ของประเทศไทย

นโยบายด้านอุตสาหกรรมเน้นให้พื้นที่บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และ พื้นที่บริเวณ
มาบตาพุด จังหวัดระยอง เป็นเขตพื้นที่หลักในการพัฒนา โดยกำหนดให้แหลมฉบังเป็นเขต
อุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมเบา (LIGHT INDUSTRIES) และปลดจากมลพิษ โดยมีวัตถุประ^ล
สงค์ให้เป็นการย้ายโรงงานอุตสาหกรรม (RELOCATION) บริเวณกรุงเทพและปริมณฑลไปอยู่ในพื้น
ที่ดังกล่าว สำหรับพื้นที่มาบตาพุดให้เป็นเขตที่ดังอุตสาหกรรมหนัก (HEAVY INDUSTRIES)
และมีผลกระทบสูง แนวทางการพัฒนาในเขตนี้ประกอบด้วยการตั้งโรงงานแยกก๊าซธรรมชาติ
(NATURAL GAS SEPARATION PLANT) เพื่อนำไปใช้อุตสาหกรรมปิโตรเคมี

การก่อสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีการจัดสร้างอ่างเก็บน้ำและท่อส่งน้ำ
การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าและระบบจ่ายไฟ การขยายโครงข่ายโทรคมนาคม การก่อสร้างที่พักอาศัย^{ห้อง}
ให้ชุมชน และอื่นๆ นอกจากนี้ยังได้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่เป็นนายทั้งสอง
แห่ง

ในด้านการก่อสร้างระบบโครงข่ายที่สมบูรณ์ เพื่อรองรับนโยบายการพัฒนาพื้นที่บริเวณ
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย ประกอบด้วยการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และ
มาบตาพุด โดยกำหนดให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเป็นประตูไปสู่การค้าในท้องถิ่น โดยเฉพาะ
การขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้สินค้า (CONTAINER) และให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือขนาด
ใหญ่ เพื่อมาแทนที่ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ที่เป็นท่าเรือแม่น้ำ ซึ่งมีความไม่เหมาะสมต่อการ
ขนส่งในระบบตู้สินค้า ถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านโครงสร้างการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย
ทางทะเลของไทยในปัจจุบัน และเป็นฐานรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในอนาคต
ด้วย สำหรับท่าเรือมาบตาพุดจะเป็นท่าเรือที่รองรับการขนส่งวัตถุดิบของอุตสาหกรรมหนักที่ได้มี
การก่อสร้างในบริเวณเขตนี้

นอกจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแล้ว ยังได้มีการขยายโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์
มากขึ้น ทั้งในจำนวนเส้นทางและคุณภาพของถนน แต่ที่สำคัญ คือ การก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟ
เพื่อใช้เป็นหลักในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบเชื่อมโยงกับการพัฒนาในเขตพื้นที่อื่นที่ห่างไกล โดย^ล
เฉพาะในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยและกรุงเทพมหานคร เพราระบบการขน
ส่งทางรถไฟเป็นระบบที่มีต้นทุนถูกกว่าทางด้านถนน โดยคาดว่าการก่อสร้างระบบขนส่งเชื่อม

โยงนี้จะเป็นปัจจัยสำคัญให้เกิดการพัฒนาในภูมิภาคอื่นของประเทศไทยด้วย

สำหรับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกระยะที่สอง มีกลยุทธ์ที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและการขนส่งทางอากาศ (AIRWAY GATEWAY) เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยสำหรับหน้า โดยจะพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสมัยใหม่ที่ได้มาตรฐานสากลเชื่อมโยงเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลก ประกอบด้วย 3 โครงการหลัก ดังนี้

- โครงการรถไฟความเร็วสูงสายชายฝั่งทะเลตะวันออก
- โครงการศูนย์กลางการผลิตและขนส่งทางอากาศนานาชาติ (GLOBAL TRANS - PARK : GTP) จะใช้พื้นที่บางส่วนของสนามบินคู่ตัวนำเสนอเพื่อพัฒนาเป็นฐานการผลิตสมัยใหม่ โดยผสมผสานระบบการผลิตเข้ากับระบบการขนส่งทางอากาศ และเทคโนโลยีข้อมูลสารสนเทศความเร็วสูง ดังนั้น ศูนย์กลางการผลิตและการขนส่งทางอากาศนานาชาติ จะเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีสูงเพื่อการส่งออกแบบฉบับลัดquick delivery ในส่วนต่าง ๆ ของโลก หรือ ระบบการผลิตที่เรียกว่า HIGH SPEED / JUST IN TIME MANUFACTURING AND DISTRIBUTION เพื่อรองรับการค้าในทศวรรษหน้า โดยมีแนวทางการพัฒนาจากประเทศที่พัฒนาแล้วที่จะสร้างเครือข่ายการผลิตในลักษณะดังกล่าว และ伸展到เมริกาได้อีกประเทศไทย เป็นที่ตั้ง GTP ในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้
- โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งที่สอง โดยจะใช้พื้นที่บางส่วนของสนามบินคู่ตัวนำเสนอเพื่อการซ่อมเครื่องบินที่ตอนเมือง มีจุดความสามารถในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินระดับมาตรฐานสากล และจะถึงจุดอิ่มตัวในปี 2539

การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ (SOUTHERN SEABOARD DEVELOPMENT PROJECT : SSE) เป็นอีกโครงการหนึ่งของการพัฒนาระบบนส่งและอุตสาหกรรมควบคู่กันไป โดยจะมีการจัดสร้าง LAND BRIDGE พาดผ่านพื้นที่ภาคใต้ โดยจะมีการจัดสร้างทางรถไฟและระบบการขนส่งทางท่อ (น้ำมัน) ที่จะเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกกระเบื้องในฝั่งทะเลเข้ามาด้วยกันท่าเรือขนาดใหญ่ในด้านอื่นของไทย โครงการนี้คาดหวังว่า เมื่อมีการพัฒนาระบบนส่งแล้วจะก่อให้เกิด

กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอีกมากตามมา ซึ่งเป็นกลยุทธ์ในการวางแผนพัฒนาภูมิภาคของประเทศไทยในอนาคต

3. การขนส่งทางรถไฟ (THE RAILROAD SYSTEM)

ระบบการขนส่งทางรถไฟ เป็นระบบที่สร้างขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักจำนวนมาก ๆ ในประเทศไทยหรือเมริกาได้รับความนิยมมาก นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949 จนถึง 1967 ในขณะนั้นเป็นระยะที่มีการปฏิวัติอุดสาหกรรมในเมริกาเศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างมาก ดังนั้นจึงต้องการระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและรวดเร็วเพื่อสนองต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจ กิจการรถไฟจึงเพื่องฟูมากในเวลาต้นการพัฒนาทางด้านถนนยังอยู่ในระดับที่ต้องปรับตัวให้เข้ากับความต้องการ แต่เมื่อเทคโนโลยีของการผลิตรถยนต์ขึ้นทำให้ได้รับความนิยมและจัดว่าการขนส่งทางถนนเป็นระบบที่มีความนิยมแพร่หลายสูงที่สุดในการขนส่งทางบก ดังนั้นกิจการขนส่งทางด้านรถไฟจึงเริ่มตกลงมาเป็นลำดับ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันบริษัทการให้บริการทางรถไฟยังคงอยู่ในระดับสูง เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางน้ำ

ในประเทศไทย ดำเนินกิจการในระยะแรกปี พ.ศ. 2433 โดยกรมรถไฟและต่อมาได้เปลี่ยนฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ เรียกว่า กิจการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อปี พ.ศ. 2494 ดังนั้นการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟจึงเป็นมาจากการเร่งขยายตัวทางเศรษฐกิจเข้มเดียวกับประเทศไทยหรือเมริกาอย่างจริงจัง ที่เป็นผลมาจากการเร่งขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มขยายตัวอย่างเร็วในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดับบบที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) ก็ได้มีการพัฒนาการขนส่งทางถนนโดยรายนต์ควบคู่กันไป

สถานภาพปัจจุบันของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีโครงข่ายรางรถไฟยาวประมาณ 3,870 กิโลเมตร ประกอบด้วยรางรถไฟสองคู่ (DOUBLE TRACK) 90 กิโลเมตร และนอกนั้นเป็นรางเดี่ยว (SINGLE TRACK) อยู่ทั่วประเทศ แต่คาดว่าการขนส่งในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามนโยบายการเคลื่อนย้ายโรงงานออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้มีแนวโน้มที่จะพัฒนาให้เป็นรางรถไฟในบริเวณเขตนี้ในอนาคต

เส้นทางการเดินรถไฟ แบ่งออกตามภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศโดยมีกรุงเทพเป็นจุดศูนย์กลาง สายภาคเหนือขึ้นไปจนถึงเชียงใหม่ สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือแบ่งออกเป็นสองสายไปยัง หนองคายสายหนึ่ง และอีกสายหนึ่งไปถึงอุบลราชธานี ส่วนสายภาคตะวันออกจะแบ่งเป็นสองสาย เช่น กัน สายหนึ่งไปอรัญญประเทศ และอีกสายหนึ่งไปทางพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกไปถึงสตูลเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือนำลิกแอลมฉบังและมาบตาพุด ในโครงสร้างการพัฒนาพื้นที่ชาย

ตารางที่ 2.5 เส้นทางรถไฟในประเทศไทย

เส้นทาง	จุดหมายปลายทาง	
1) สายภาคเหนือ	เชียงใหม่	ระยะทาง 751 กม.
2) สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	หนองคาย	ระยะทาง 624 กม.
	อุบลราชธานี	ระยะทาง 575 กม.
3) สายภาคตะวันออก	อรัญญประเทศ	ระยะทาง 255 กม.
	ท่าเรือมาบตาพุด	ระยะทาง 205 กม.
4) สายภาคใต้	สุไหงโกลก	ระยะทาง 1,158 กม.

ตารางที่ 2.6 อัตราความเร็วของรถไฟ

	2529	2531	2533	2534	2535
อัตราความเร็วเฉลี่ย (กม / ชม)					
- ผู้โดยสาร	49	51	51	51	54
- สินค้า	30	35	30	27	23
- ระบบผสม	35	33	34	33	32
อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถผู้โดยสาร (กม / วัน)	724	762	748	764	749
อัตราความเร็วเฉลี่ยของสินค้า (กม / วัน)	85	90	112	110	103

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง สามารถเข้าใจและติดตามสถานะของตนได้ดี ไม่ส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของตน

ความเร็วของรถไฟฟ้าที่ให้บริการในประเทศไทยอัตราความเร็วเฉลี่ยข้ามภาค ดังจะพบว่า ในปี 2535 อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถผู้โดยสารอยู่ในระดับ 54 กม./ชม และอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถสินค้าเท่ากับ 23 กม./ชม ในขณะที่อัตราความเร็วที่สามารถเป็นไปได้ของรถผู้โดยสารจะวิ่งได้เร็วถึง 110 กม./ชม และรถสินค้า 55 กม./ชม ซึ่งจากล่างได้ว่า ความเร็วในปัจจุบันของรถไฟฟ้า ให้บริการอยู่ในระดับเพียงครึ่งหนึ่งของความสามารถที่แท้จริงเท่านั้น อุปสรรคที่เป็นสิ่งกีดขวางความเร็วของรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่เกิดจากข้อจำกัดทางกายภาพในการให้บริการของรถไฟฟ้า สามารถที่จะสรุปปัญหาและแนวทางแก้ไขได้ดังนี้

ประการแรก การบูรกรุงพื้นที่บริเวณวางรถไฟ ประชาชนทั่วไปมีความเข้าใจถูกต้องใช้พื้นที่บริเวณวางรถไฟเป็นสิทธิ์ที่พึงมี แต่อนันที่จริงแล้วสมควรที่จะเป็นบริเวณควบคุมมิให้มีการใช้พื้นที่อย่างไม่เหมาะสม เช่น การก่อสร้างบ้านเรือน ใช้เป็นทางเดินเท้า รวมถึงใช้เป็นทางวิ่ง ดังนั้นเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุปสรรคควรที่จะมีการก่อสร้างรั้วกัน แต่ว่าการแก้ไขเท่านี้ยังมิได้ก่อให้เกิดรถไฟสามารถวิ่งเร็วขึ้นอย่างทันทีทันใดได้ ต้องมีการแก้ไขปัญหาอื่นประกอบด้วย

ประการที่สอง บริเวณทางตัดกันระหว่างถนนและทางรถไฟ เป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้การประเมินเวลาที่ใช้ในการเดินทางต้องคลาดเคลื่อนสูง เพราะพนักงานขับรถไฟจำเป็นจะต้องรักษากระดับความเร็วของรถให้อยู่ในอัตรารถไฟที่สามารถจะหยุดได้ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางข้างหน้า สำหรับรถไฟที่วิ่งภายในกรุงเทพมหานคร ก็จำเป็นต้องควบคุมความเร็วให้ลดลงหรือสามารถเห็นได้ว่าพนักงานได้ปิดทางรถยกเว้นบริเวณ ปัจจุบันได้มีแนวทางแก้ไขหลายวิธีในการบริหารจราจร เช่น กำหนดจราจรเฉพาะทาง ให้รถไฟวิ่งได้ 1 นาที และให้รถยนต์วิ่งได้ 7 นาที สลับกัน หรือ แนวทางการก่อสร้างรั้ว แต่ก็จำเป็นต้องรอรถไฟที่จะมาส่วนกันให้ครบทั้งไปและกลับแล้วจึงค่อยปิดทางรถยกเว้น จากที่กล่าวมาจะพบว่าหากมีการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัด หรือ มีการสร้างระบบที่ทำให้พนักงานขับรถมีความเชื่อมั่นในการปิดทางแยกต่างๆ ก็สามารถที่จะเพิ่มความเร็วของรถไฟเพิ่มขึ้นได้

ประการที่สาม คุณภาพรถไฟ เป็นปัจจัยพื้นฐานทางกายภาพที่จะจำกัดความเร็วของรถไฟ ปัจจุบันรถไฟของประเทศไทยเป็นแบบแคบ มีความกว้าง 1.067 เมตร หรือ 3 พุต 6 นิ้ว จะมีความสามารถในการเร่งความเร็วได้สูงสุดประมาณ 150 กม./ชม สำหรับปัจจุบันรถไฟที่ใช้ทั่วไปจะเป็นร่างมาตรฐานที่สามารถนำรถไฟที่มีความเร็วสูงมาให้บริการได้ คือ มีขนาดกว้าง 1.435 เมตร

ประการสุดท้าย ระบบรถไฟร่างเดี่ยว ความจำเป็นในการสับเปลี่ยนรถไฟที่วิ่งสวนทางกัน ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเดินรถไฟต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น ตลอดจนทำให้ตารางเวลาเดินรถมีความคลาดเคลื่อนจากหมายกำหนดการค่อนข้างสูง ซึ่งจำเป็นจะต้องใช้ระยะเวลาและเงินลงทุนที่สูงมากในการแก้ไขปัญหาที่จะสร้างให้เป็นร่างมาตรฐานคู่ทั่วประเทศ

การแข่งขันการขนส่งทางบกร่วมกับการขนส่งทางถนนและรถไฟ พบร่ว่า ในประเทศไทยมีการพัฒนาพร้อม ๆ กัน ทำให้ความนิยมในการใช้การขนส่งทางถนนเกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย เพราะมีความสะดวก การลงทุนน้อยสามารถลงทุนเฉพาะบุคคลได้ และเหมาะสมกับการขนส่งในระยะสั้น และปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับสภาพในเวลานี้ นอกจากนี้ ภาระทางด้านต้นทุนสร้างถนนรัฐบาลไทยยังเป็นผู้รับผิดชอบเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ต้นทุนการขนส่งทางถนนถูกกว่าความเป็นจริง ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟต้องพบอุปสรรคจากลักษณะธรรมชาติของการขนส่งที่เกิดจากการที่ต้องรวบรวมสินค้าจำนวนมาก และต้นทุนที่เกิดจากการบริหารงานที่ขาดประสิทธิภาพทำให้ต้นทุนสูงขึ้นมากกว่าที่ควรจะเป็น ประกอบด้วยการที่ไม่ได้รับเงินอุดหนุน (SUBSIDIZE) จากรัฐบาลเท่าที่ควร ทำให้การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟต้องหยุดชะงัก

แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยก็ยังมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน เพราะการขยายข้อบ孩การสร้างถนนทำได้อย่างเชื่องช้า เนื่องจากการขาดแคลนงบประมาณ แต่ทว่าในช่วงเวลาที่ผ่านมากำหนดต่อจราจรด้วยโครงสร้างปีกษาการแข่งขันจากรถยนต์ โดยเฉพาะการขนส่งในช่วงระยะที่ชาวไทยมากับปีเต้ม ทำให้อัตราเฉลี่ยระยะทางในการขนส่งเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาที่ผ่านมา การลดลงของรถไฟจะพบมากในช่วงทศวรรษ 1970 (อยู่ระหว่าง 2513 ถึง 2523)

ตารางที่ 2.7 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟ

	2521	2525	2529	2533
1) จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	59,034	80,305	76,702	85,303
2) อัตราการเจริญเติบโต (%)	n.a.	36%	- 4.5 %	11.2 %

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟได้เพิ่มความสำคัญมาสู่การขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่การขนส่งสินค้ามีแนวโน้มที่จะมีบทบาทลดลงเรื่อยๆ ตามระยะเวลา เป็นการแสดงให้เห็นถึงความสามารถของการแข่งขันที่ลดลงอันเกิดจากอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นทั้งที่มาจากการไม่สามารถแข่ง และจากนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งของประเทศไทย

ตารางที่ 2.8 รายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจำแนกตามประเภท

หน่วย : ล้านบาท

รายได้	2525	2527	2529	2531	2533	2535
1) ผู้โดยสาร	1,826	2,055	2,065	2,310	2,792	3,547
2) สินค้า	1,048	1,017	996	1,006	1,230	1,312
3) อื่นๆ	197	254	204	308	399	881
รวม	3,071	3,326	3,265	3,624	4,421	5,740

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร

เนื่องจากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมในภูมิภาคมีอัตราที่ไม่สูงนัก ประกอบกับจำนวนประชากรที่สูง ตลอดจนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ เป็นผลให้การขนส่งทางรถไฟประมาณ 3 ใน 4 ของการให้บริการเป็นการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ในขณะที่ให้บริการขนสินค้าประมาณ 1 ใน 4 เท่านั้น

การขนส่งผู้โดยสารจะมีระบบชั้น 1 2 3 และระบบรถไฟด่วน (SPECIAL DIESEL RAILCAR หรือ SPRINTER) การให้บริการของรถไฟล์บรีนเตอร์เริ่มมีการให้บริการในสายภาคเหนือไปเชียงใหม่ สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปหนองคาย และอุบลราชธานี สามารถได้ไปหาดใหญ่ ต่อมาได้เปลี่ยนไปที่สุราษฎร์ธานี โดยแท้จริงแล้วรถไฟแบบบล์บีนเตอร์ได้ออกแบบมาเพื่อให้บริการสำหรับระยะทางปานกลาง แต่ประเทศไทยมาปรับใช้เป็นการให้บริการสำหรับระยะทางไกล คาดว่าในอนาคตเมื่อมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง (HIGH SPEED TRAIN) จะมีการปรับใช้ให้เหมาะสมกับลักษณะงานที่ออกแบบมา ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีการใช้เพิ่มขึ้นจากประมาณ 76.7 ล้านคน ในปี 2529 จนถึง 87.8 ล้านคน ในปี 2535 มีอัตราเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 2.3 % ในขณะที่มีการเดินทางของระยะทางเฉลี่ยต่อคนเพิ่มขึ้นจาก 121 กม. เป็น 161 กม. ในช่วงเวลาเดียวกัน หรือ มีอัตราเฉลี่ยเพิ่มขึ้นของระยะทางปีละประมาณ 5.9 %

ตารางที่ 2.9 จำนวนผู้โดยสารแยกตามประเภท

	2529	2530	2533	2534	2535
ผู้โดยสาร (พันคน)					
ชั้น 1	65	45	39	55	53
ชั้น 2	1,775	2,140	2,798	3,557	3,890
ชั้น 3	73,913	79,433	81,630	82,465	83,077
รถไฟด่วน	949	1,088	836	829	749
รวม	76,702	82,706	85,303	86,906	87,769
ผู้โดยสาร - กม (ล้าน)	9,274	10,301	11,612	12,820	14,136
ค่าเฉลี่ยของระยะทางต่อผู้โดยสาร (กม)	121	125	136	148	161

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากตาราง พบว่า จำนวนผู้โดยสารจะใช้บริการชั้น 3 ประมาณร้อยละ 95 ของผู้โดยสารที่เดินทางทั้งหมด สำหรับชั้น 2 เพิ่มสัดส่วนจาก 1.77 ล้านคน ในปี 2529 นับเป็นสัดส่วนการตลาดเท่ากับร้อยละ 2.3 ของผู้โดยสารทั้งหมด เพิ่มเป็น 3.89 ล้านคน หรือ มีสัดส่วนประมาณร้อย

ละ 4.4 ในปี 2535 สำหรับระยะทางที่เดินทางของชั้น 1 และ 2 จะมีแตกต่างกันไปตั้งแต่ 622 กม. ไปจนถึง 120 กม. ที่เป็นระยะทางส่วนใหญ่ของผู้โดยสารชั้น 3

ในด้านขอข่ายการให้บริการของภารรถไฟฟ้าห่วงประเทศไทย พบว่า มีการให้บริการขบวนรถต่อวันในปี 2536 เท่ากับ 207 ขบวนต่อวัน โดยวิ่งไปทางสายภาคเหนือ ใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในอัตราที่เท่า ๆ กันกล่าวคือ ภาคใต้ 54 ขบวน ภาคเหนือ 58 ขบวน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 60 ขบวน โดยมีสายภาคตะวันออก 27 ขบวน ซึ่งแสดงให้เห็นถึง การขนส่งทางรถไฟฟ้าในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่เพิ่งจะเริ่มต้น การให้บริการส่วนใหญ่จะมีจุดสิ้นสุดปลายทางในระยะทางใกล้กับทั้งหมด โดยสายภาคเหนือจุดสิ้นสุดอยู่ที่เชียงใหม่ 28 เที่ยว พิษณุโลก 14 เที่ยว ในขณะที่สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือจุดสิ้นสุดที่หนองคาย 30 เที่ยว และอุบลราชธานี 28 เที่ยว ส่วนภาคใต้จะไปสิ้นสุดที่ปัตตังเบซาร์ 36 เที่ยวต่อวัน สำหรับรถไฟแบบสปรินเตอร์หรือให้บริการไปพิษณุโลก 6 เที่ยงใหม่ 2 และสุราษฎร์ธานี 2 เที่ยวต่อวัน

การให้บริการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟฟ้าแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นในปี 2533 และลดลงมา หากพิจารณาต่อตัวช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี 2529 - 2535 จะพบว่า ในปี 2529 มีปริมาณการขนส่ง 5.2 ล้านตัน และในปี 2535 เพิ่มเป็น 7.08 ล้านตัน หรือ จากลักษณะมีอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.2 ต่อปี ในขณะที่พิจารณาถึงจำนวนตัน - กม. พบว่า การเพิ่มขึ้นยังมีจำนวนน้อยลงและหากพิจารณาต่อตัวช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี 2529 - 2535 จะพบว่า มีอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2 ต่อปีเท่านั้น ดังจะพบว่า ระยะทางวิ่งเฉลี่ยจะมีแนวโน้มลดลงมาเรื่อย ๆ จากปี 2529 ที่มีระยะวิ่งเฉลี่ย 491 กม. ลงมาเหลือ 406 ในปี 2535

การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ในปัจจุบันได้มีก๊าซแอล พี จี ด้วย โดยรวมกันในหมวดผลิตภัณฑ์น้ำมัน สำหรับสินค้าที่ขนส่งลงมา คือ ชีเมนต์ นอกจากนี้จะเป็นสินค้าเกษตรและป้าไม้ แร่ ตามข้อมูลในตารางจะเห็นว่า สินค้าที่เป็นสินค้าหลักในการขนส่ง คือ ผลิตภัณฑ์น้ำมันและชีเมนต์ โดยประมาณได้ว่าเป็นสัดส่วนประมาณ

ร้อยละ 73 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยพบว่า ผลิตภัณฑ์เกษตรและป้าไม้มีแนวโน้มลดลงตลอดเวลา ส่วนสินค้าที่มีศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟฟ้าสูงขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา คือ ตู้คอนเทนเนอร์ ที่ระบบการขนส่งทางรถไฟฟ้ามีความได้เปรียบในด้านต้นทุนที่ถูกกว่าทางรถยนต์มาก ถ้าหากมีการขนส่งในระยะทางไกล

ตารางที่ 2.10 การขนส่งสินค้าโดยรถไถ

	2529	2531	2533	2534	2535
(หน่วย : พันตัน)					
1) ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	2,542	2,703	3,278	3,229	3,377
2) ซีเมนต์	1,159	1,927	2,470	2,413	2,032
3) ผลิตภัณฑ์เกษตรและป้าໄມ້	1,175	1,025	899	884	711
4) อื่น ๆ	342	714	1,344	895	960
รวม	5,218	6,369	7,991	7,421	7,080
ตัน - กม (ล้าน)	2,560	2,875	3,386	3,139	2,874
ระยะทางวิ่งเฉลี่ย (กม)	491	463	419	423	406

ที่มา : การรักษาไฟแห่งประเทศไทย

แนวโน้มการขนส่งทางรถไฟ

การพัฒนา กิจกรรมทางรถไฟจะยังคงมีการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง แต่เชื่อว่า เพราะการบริหารงานที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ความต้องการจำนวนเงินทุนมหาศาลเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟทั้งในด้านรางรถไฟ รถไฟ ระบบสัญญาณ ซึ่งค่อนข้างเก่าและล้าสมัย การแข่งขันจากการแข่งทางรถยนต์ที่พยายามที่จะขนส่งให้ได้แต่ละเที่ยวสินค้ามากขึ้น เช่น การใช้รถพ่วง นอกจากรถน้ำก็การดำเนินงานของบริษัทขนส่งสินค้าทางรถยนต์ยังไม่ต้องรับภาระในการดูแลและซ่อมดูแล (ในทางปฏิบัติรัฐบาลอาจเก็บภาษีการใช้ถนนเข้าไปในราคาน้ำมัน ภาษีรถยนต์ และอื่นๆ ให้ออยู่ในราคาน้ำมัน จะทำให้มีการบิดเบือนในการใช้ทรัพยากรถดลงและทำให้ราคาน้ำมันสูงทางรถยนต์อยู่ในระดับที่สูงท่อนถึงต้นทุนที่แท้จริง) ทำให้ราคาน้ำมันสูงต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ซึ่ง

จะยังคงทำให้ระบบการขนส่งทางรถยนต์พัฒนาต่อไปอย่างรวดเร็วและทำให้การพัฒนาในระบบการขนส่งทางรถไฟเป็นไปอย่างเชื่อมต่อ

การที่จะพิจารณาถึงแนวโน้มในการพัฒนาของกิจกรรมทางรถไฟ จะเป็นจะต้องพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ประกอบด้วยว่าในอนาคตจะมีลักษณะอย่างไร จึงจะทำให้การมองภาพระบบการขนส่งทางรถไฟได้ชัดเจน นอกจากปัจจัยข้างต้นแล้วยังประกอบด้วย

1. อุปสงค์ของการใช้บริการขนส่งทางรถไฟ
2. ความสามารถในการแข่งขัน
3. การพัฒนาเทคโนโลยี
4. นโยบายด้านพลังงาน
5. ระบบนิเวศวิทยา (ECOLOGY)

อุปสงค์ของการใช้บริการขนส่งทางรถไฟ การที่พิจารณาแนวโน้มของการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ การใช้บริการของสินค้าย่อมจะเป็นเครื่องกำหนดการพัฒนาอย่างแน่นอน เช่นเมื่อการใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากก็ย่อมจะทำให้ต้องมีการพัฒนาในระบบการขนส่งทางรถไฟ แต่ถ้าปริมาณสินค้าที่จะขนส่งมีปริมาณน้อยลงการพัฒนาย่อมจะหยุดชะงัก จากที่กล่าวในตอนต้นการพัฒนาในการสร้างถนน ยังคงมีขีดจำกัด ดังนั้นอุปสงค์การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรถไฟคงจะยังเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอแต่เป็นไปอย่างช้า ๆ

สำหรับอุปสงค์การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟที่เดินทางระหว่างเมือง มีระยะทางไกล ๆ พบประภากฎการณ์ในประเทศไทยที่พัฒนาแล้ว เมื่อเศรษฐกิจเจริญเติบโตประชาชนมีรายได้สูงขึ้นการเดินทางมากขึ้น สัดส่วนการตลาดของรถไฟจะลดลงโดยมีประภากฎการณ์อัตราเพิ่มขึ้นของรถไฟในระดับไม่สูงนักของผู้โดยสารรถไฟ ซึ่งเหมือนกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในอดีต และแนวโน้มที่พอจะคาดการณ์ได้ ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารระยะทางไกลในประเทศไทยจะถูกยึดคลองตลาดโดยรถยนต์ ซึ่งเป็นประภากฎการณ์ที่เกิดขึ้นโดยทั่วไปในประเทศกำลังพัฒนาและจะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคตหากปัจจัยเหล่านี้ยังคงอยู่ คือ

- เมื่อประชาชนมีรายได้สูงขึ้นยังมีความต้องการรถส่วนตัว
- โครงข่ายถนนดีขึ้น
- รถบัสมีความเร็วสูงขึ้น

สำหรับปัจจัยที่จะดึงดูดความต้องการของผู้โดยสารทางรถไฟ คือ การปรับปรุงคุณภาพการเดินทางโดยรถไฟให้มีความทันสมัย

ปัจจัยที่กล่าวมาสามารถแบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กลุ่มแรก ภาวะเศรษฐกิจและสังคม (SOCIO ECONOMIC) ที่เจริญเติบโต (ในที่นี้แสดงในรูปของรายได้ที่เพิ่มขึ้น) กลุ่มที่สอง คุณสมบัติของระบบขนส่งรถไฟและระบบถนนที่เป็นระบบแข็งขัน สำหรับปัจจัยอีกประการที่จะมีผลต่ออุปสงค์ของรถไฟ คือ การใช้ที่ดิน (LAND USED) ของเขตต่าง ๆ การสร้างตัวแบบเพื่อประมาณอุปสงค์จะประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าว และขอกล่าวในรายละเอียดอีกรังหนึ่งในบทต่อไป

ความสามารถในการแข่งขัน จากลักษณะธรรมชาติของรถไฟจะเป็นจะต้องรอสินค้าจำนวนมากเพื่อการขนส่งในแต่ละเที่ยว นอกจากนี้ยังมีการแพร่รับส่งสินค้าในระหว่างทางทำให้ต้องใช้เวลาในการขนส่งมาก ดังนั้นการแก้ไขปะการแพร่กระจายให้มีการใช้เวลาเร็วขึ้นในการขนส่ง ในประเทศไทยได้จัดขบวนรถไฟที่ไม่มีการแพร่ระหว่างทางและจัดส่งสินค้าแต่ละเที่ยวในปริมาณไม่มากนัก นอกจากการปรับปรุงข้างต้น การบริหารที่มีประสิทธิภาพก็จะทำให้ต้นทุนขนสินค้าต่อ ตัน-ไมล์ ลดลง สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะทำให้การขนส่งทางรถไฟเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

การพัฒนาเทคโนโลยี การคิดค้นสิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ (INNOVATION) ย่อมจะเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในระบบการขนส่งทุกประเภทที่มีการค้นพบ เช่นถ้าในการขนส่งทางรถไฟมีการค้นพบรถไฟชนิดใหม่ ๆ ที่มีประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุน ก็ย่อมจะทำให้เกิดการพัฒนาในระบบอย่างรวดเร็ว นอกจากการค้นพบสิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ แล้ว การนำรูปแบบการบริการใหม่ ๆ มาใช้ก็จะทำให้เกิดการพัฒนาเช่นกัน ในที่นี้จะยกตัวอย่างรูปแบบที่ได้มีการพยายามที่จะนำมาใช้การขนส่งตู้ CONTAINER ทางรถไฟ จะทำให้เกิดการประหยัดในด้านเวลา และเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดหีบห่อสินค้า (PACKING) โดยจะขอกล่าวไว้ในเรื่องการขนส่งตู้ CONTAINER และจะทำให้เพิ่มการแข่งขันกับรถลากตู้ CONTAINER ในระยะทางไกล ๆ ข้อได้