

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 ซึ่งเป็นผลจากแผ่อิทธิพลของประเทศมหาอำนาจตะวันตก คือ อังกฤษและฝรั่งเศส นำมาสู่การก่อสร้างทางรถไฟสายหลักของไทยหลายสาย ได้แก่ สายอีสาน สายใต้ สายเหนือ สายตะวันออก-อรัญประเทศ เส้นทางเหล่านี้มีระยะทางไกล และใช้เวลาในการก่อสร้างเป็นเวลานาน จนกระทั่งมีการเปิดให้บริการตลอดทั้งสาย เป็นที่น่าสังเกตได้ว่า ทางรถไฟสายใต้ มีระยะทางยาวที่สุดในประเทศ คือ 1,142 กิโลเมตร เริ่มการก่อสร้างภายหลังสายอีสานและสายเหนือ แต่ใช้เวลาการก่อสร้างเพียง 15 ปี สามารถเปิดให้บริการจนถึงสถานีสุโขทัยได้ เมื่อปี พ.ศ.2464 สะท้อนให้เห็นว่า อิทธิพลของอังกฤษได้เป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟทำเสร็จได้อย่างรวดเร็ว

ต่อมาในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นได้เข้ามาในประเทศไทย และเริ่มก่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2486 เพื่อใช้ในการทหารจำนวน 2 สาย คือ สายคอโคดกระ ระยะทาง 90 กิโลเมตร และสายมรณะ ระยะทาง 303 กิโลเมตร (จากสถานีหนองปลาตุก-ด่านเจดีย์สามองค์) ซึ่งทางรถไฟทั้งสองสายใช้เวลาการก่อสร้างไม่ถึง 1 ปี แต่เปิดใช้เพื่อกิจการทางทหารเป็นสำคัญ และเมื่อสงครามสิ้นสุดลงในอีก 2 ปีต่อมา โดยที่ญี่ปุ่นเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ ทางรถไฟสายคอโคดกระถูกรื้อถอนทั้งหมด ส่วนทางรถไฟสายมรณะถูกรื้อถอนบางส่วนและไม่มีการเดินรถเชื่อมต่อกับพม่า และในช่วงเวลาเดียวกันมีการยกเลิกการเดินรถและรื้อรางรถไฟของเอกชน จำนวน 2 สาย คือ สายบางบัวทอง และสายท่าเรือ-พระพุทธรบาท 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 จำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารูปแบบรถไฟในระดับต่าง 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 แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)
- 3.5 แผนวิสาหกิจทางรถไฟแห่งประเทศไทย 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) การเดินรถไฟสายทางแยกและขานเมือง 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 ได้ปรับเปลี่ยนแนวคิดการพัฒนาจากเดิมที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลัก แต่เพียงอย่างเดียว เป็น การเน้นให้คนเป็นศูนย์กลาง หรือเป้าหมายสุดท้ายของการพัฒนา

การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟคือ การสนับสนุนการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและรถไฟให้เชื่อมต่อการขนส่งที่สนามบินและท่าเรือเป็นแผนรวมเบ็ดเสร็จ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในระบบต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟ สนามบิน 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 การปรับปรุงรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นขั้นตอนกำหนดให้มีการดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอนอีกด้วย

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

ในยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งหรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottle neck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสำรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างการเดินทาง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ 2 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก โดยการพัฒนารailทางคู่บนเส้นทางขนส่งหนาแน่น การพัฒนาระบบให้บริการขนส่งทางรางบริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และปรับปรุงประสิทธิภาพบริการขนส่งทางรถไฟด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ ให้เพียงพอกับความต้องการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ ตลอดจนการปรับปรุง ถนนสายหลักที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตไปสู่ประตูการค้าและการพัฒนาคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงตามความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้น 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

โดยให้ภาคเอกชนในฐานะผู้ให้บริการหรือผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบและกลไกการให้บริการของภาครัฐมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และกระตุ้นให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.3 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับ พ.ศ.2554-2558

กระทรวงคมนาคม กำหนดวิสัยทัศน์คือ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยมีพันธกิจ เป้าประสงค์และแผนยุทธศาสตร์ ดังนี้

พันธกิจ	เป้าประสงค์	แผนยุทธศาสตร์
“พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการ การขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทั้งถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม	1. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค 2. ระบบโลจิสติกส์การขนส่ง มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน 3. การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 4. การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต 5. ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ 6. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง และมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของประตูการค้า โดยพัฒนาขีดความสามารถของประตูการค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าทางบก เชื่อมต่อการขนส่งและการเดินทาง เสริมสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพและบริการของผู้ประกอบการด้านการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้พัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้าน ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน โดยปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางให้มีบริการที่ดีตรงต่อเวลา และน่าเชื่อถือ การขนส่งทางน้ำ ทั้งทางลำน้ำชายฝั่ง และบริการเกี่ยวเนื่องให้มีประสิทธิภาพลดขั้นตอน และกระบวนการที่ทำให้เกิดความล่าช้า และต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งทางรางและทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและทางอากาศ) ตลอดจนพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อ

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

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

พันธกิจ	เป้าประสงค์	แผนยุทธศาสตร์
		กลยุทธ์ที่ 5.5 พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งให้เท่าทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ยุทธศาสตร์ที่ 6 เป็นองค์กร สมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหาร กิจการบ้านเมืองที่ดี กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบการบริหารจัดการให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ คุ่มค่า มีความโปร่งใส ไม่ทุจริต และสามารถตรวจสอบได้โดยพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติราชการและการบริหารจัดการงาน นำระบบสากลเพื่อพัฒนาคุณภาพและธรรมาภิบาลในการปฏิบัติราชการยกระดับมาตรฐานความโปร่งใสเพื่อสร้างการยอมรับและความเชื่อมั่น และพัฒนาระบบงานหรือกลไกเพื่อสร้างความโปร่งใส และป้องกันทุจริตอย่างจริงจัง รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการและป้องกันการทุจริตและเปิดโอกาสให้มีการตรวจสอบได้ กลยุทธ์ที่ 6.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความทันสมัยถูกต้อง บูรณาการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจการปฏิบัติงานและการพัฒนางานด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาฐานข้อมูลให้มีความถูกต้อง ทันสมัย ครอบคลุมการใช้งาน เน้นการบูรณาการ โครงข่ายและการเข้าถึงข้อมูล กลยุทธ์ที่ 6.3 พัฒนาบุคลากรให้เป็นคนดีมีความเป็นผู้นำ สามารถปฏิบัติงานบนฐานความรู้ ที่หลากหลายเชี่ยวชาญ เชิงลึก และสามารถปรับตัวรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเพิ่มสมรรถนะของบุคลากรด้วยรูปแบบที่หลากหลายและมุ่งเน้นการเรียนรู้จากประสบการณ์จริง ส่งเสริมค่านิยมไม่ทุจริต และพัฒนาหน่วยงานให้เป็นสังคมคนดีมีคุณธรรม กลยุทธ์ที่ 6.4 สร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ความหลากหลายและสามารถทำงานข้ามหน่วยงาน หรือสายงาน ได้พัฒนาคุณภาพของบุคลากรชีวิตและสังคมการทำงานที่มีความสุข โดยพัฒนาระบบหมุนเวียนงานเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรได้เรียนรู้งานที่หลากหลาย และพัฒนาคุณภาพชีวิตและความสมดุล ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่และชีวิตครอบครัวของบุคลากร

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 เชียงราย-เชียงใหม่ และสายบ้านไผ่-นครพนม เป็นต้น

นอกจากนี้ในแผนพัฒนาฯ ได้กำหนดการพัฒนาระบบรางเอาไว้ในนโยบายโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ โดยจะมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ

1. พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ
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 แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ 2554-2563 เป็นแผนซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและทบทวนสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง และดำเนินการศึกษาแผนหลักระบบคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป ให้ครอบคลุมทั้งในระดับนโยบาย ระดับพื้นที่ และระดับปฏิบัติการ เพื่อนำมาใช้ประกอบการจัดทำแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา สำหรับหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน

ตารางที่ 11 เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลลัพธ์ และผลกระทบ
ในแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร (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

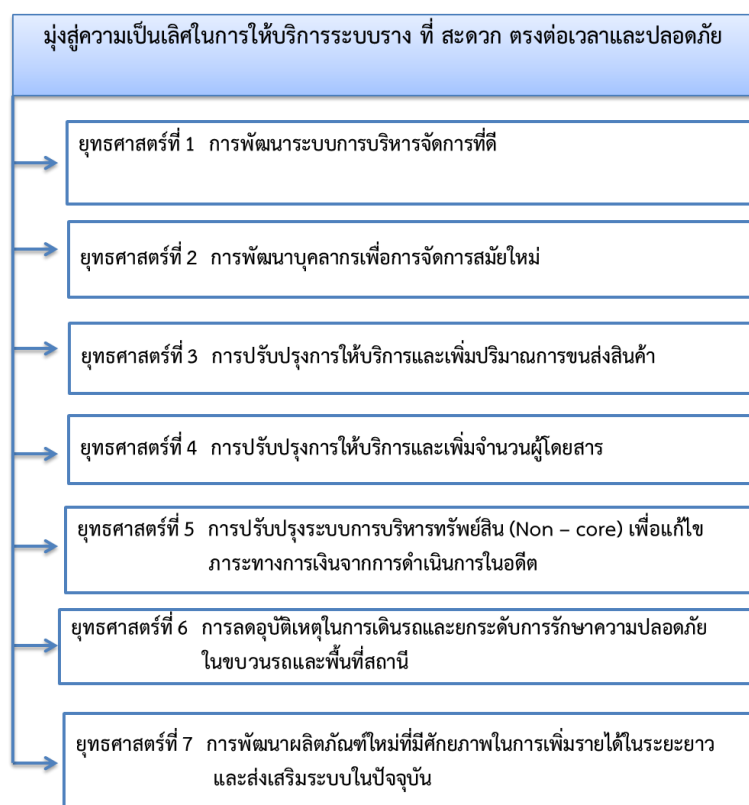
3.5 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2555 – 2559

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 แนวทางแผนวิสาหกิจของการรถไฟฯ 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. เพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์กรและบุคลากรที่สอดคล้องกับแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง อันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนของการรถไฟฯ ในระยะยาว
4. เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ในการผลักดันวิสัยทัศน์การรถไฟฯ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล



รูปที่ 22 วิสัยทัศน์และการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อรองรับในแผนวิสาหกิจการรถไฟ

เป้าหมายของแผนวิสาหกิจ เมื่อสิ้นสุดในปีงบประมาณ 2559 จะสามารถทำให้การดำเนินงาน ในภาพรวม ได้ดังนี้

- รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ต่ำกว่า 3,253 ล้านบาท และรายได้จากการขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากปี 2558
- รายได้จากการบริหารทรัพยากร 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 เป็น เครื่องมือสำหรับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็น ประจำทุกไตรมาส เพื่อนำมาวางแผนกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนโครงการ/แผนงานให้บรรลุ เป้าหมายที่กำหนดไว้
- 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

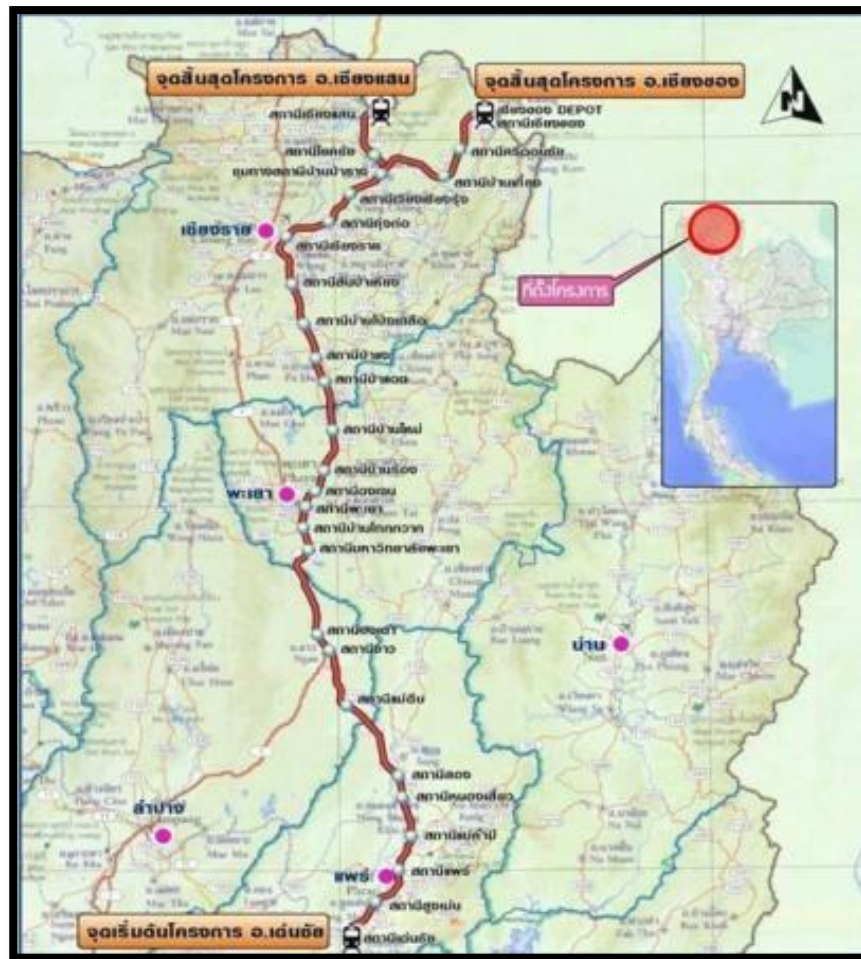
การศึกษาของรัฐบาลไทยตั้งแต่ปี 2503 และสำรวจพื้นที่ในปี 2512 ใช้เส้นทางเด่นชัย-แพร่-สอง-เชียงม่วน-ดอกคำใต้-พะเยา-ป่าแดด-เชียงราย ระยะทางรวม 273 กิโลเมตร ต่อมาปี 2537-2538 การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการทบทวนผลการศึกษาได้ข้อสรุปว่าเส้นทางเด่นชัย-แพร่-สอง-งาว (ลำปาง)-พะเยา-เชียงราย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

กระทั่งปี 2547 รัฐบาลในขณะนั้นได้ให้ศึกษาความเหมาะสมอีก โดยให้เหตุผลว่าเพื่อให้เชื่อมกับจินตอนได้ และปี 2551 ยังให้ศึกษาเพื่อให้เชื่อมชายแดน จ.เชียงราย และระบบรางของจีนได้

ปี 2553-2554 จึงได้เริ่มศึกษารailฟายแบบรางคู่ 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 สถานีแม่ตึบ งาว ปงเตา จังหวัดพะเยา มี 6 สถานี มีสถานีมหาวิทยาลัยพะเยา บ้านโศภกกวาก พะเยา ดงเจน บ้านร่อง บ้านใหม่ จังหวัดเชียงราย มี 11 สถานี มีสถานีป่าแดด ป่าแงะ บ้านโป่งเกลือ สันป่าเหียง เชียงราย พุกก่อ 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



รูปที่ 23 แนวเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย

ที่มา: ผู้จัดการออนไลน์

3.6.2 โครงการรถไฟบ้านไผ่-นครพนม

โครงการรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม เป็นการพัฒนาคมนาคมขนส่ง ตามแผนพัฒนาแนพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ภายใต้กรอบโครงการพัฒนาร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มน้ำโขง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การเกษตรและสนับสนุนการจ้างงาน ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมต่อในการขนส่งไปยังประเทศลาว เวียดนาม จีน ในการเปิดประชาคมอาเซียน โดยแนวเส้นทางจะผ่านบ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร และนครพนม มีระยะทางประมาณ 354 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น เริ่มต้นที่บ้านหนองแวงไร่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม เบื้องต้นมี 1 ชุมทางรถไฟ และมี 30 สถานีงบประมาณในการก่อสร้างเบื้องต้นประมาณ 5,500 ล้านบาท ตามแผนงานโครงการใช้เวลาในการก่อสร้าง 6 ปีโดยกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2562 ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ นอกจากการเดินทางสะดวก ลดรายจ่ายในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางการเกษตรกรรม และอุตสาหกรรม จากภาคอีสานสู่ภาคอื่น ๆ ของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ยังเป็นการกระจาย

ตารางที่ 12 นโยบายคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟ

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

นายกรัฐมนตรี	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ
ช่วงสมัยกรมรถไฟ	
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 13 หม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช เป็น นายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 17 กย.2488 - 15 ตค. 2488 แถลงนโยบาย เมื่อวันที่ 19 กย. 2488	การคมนาคม ได้แก่ ถนนหนทาง การรถไฟและการสื่อสารอื่น ๆ ซึ่งชำรุดทรุดโทรมขาดการบูรณะมานานนั้น รัฐบาลจะได้รับจัดการบูรณะโดยด่วน
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 16 นายปรีดี พนมยงค์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 11 มิย. 2489 - 23 สค. 2489 แถลงนโยบาย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 13 มิย. 2489	การคมนาคม ในหลักทั่วไปรัฐบาลจะจัดการบำรุงและบูรณะการสื่อสาร ทางรถไฟ การทางและการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้กลับสู่สภาพก่อนสงคราม
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 17 พลเรือตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ (หลวงธำรงนาวาสวัสดิ์) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 23 สค. - 30 พค. 2490 แถลงนโยบาย เมื่อวันที่ 26 สค. 2489	รัฐบาลจะได้เร่งบูรณะการคมนาคมที่ชำรุดทรุดโทรมเนื่องจากภัยแห่งสงครามให้เข้าสู่สภาพเดิมและจะได้ปรับปรุงการบริหารกิจการอันเกี่ยวกับการสื่อสารและการขนส่งเพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นส่วนการก่อสร้างในด้านคมนาคมต่อไปนั้นจะได้พิจารณาดำเนินการตามความสำคัญเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศภายหลังสงคราม
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 18 พลเรือตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ (หลวงธำรงนาวาสวัสดิ์) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 30 พค. 2490 - 8 พย. 2490 แถลงนโยบาย เมื่อวันที่ 5 มิย. 2490	รัฐบาลจะได้เร่งรัดบูรณะทางคมนาคมที่ได้ชำรุดทรุดโทรมจากผลของสงครามและจากการสึกหรอตามธรรมชาติให้เข้าสู่สภาพดียิ่งขึ้น เพื่อสนองความต้องการของประเทศ ส่วนการก่อสร้างทางคมนาคมใหม่ก็จะได้จัดปรับปรุงโครงการที่มีอยู่เดิมให้เหมาะสมเพื่อยังประโยชน์ให้แก่การเศรษฐกิจของประเทศภายหลังสงครามสำหรับการสื่อสารและการขนส่ง รัฐบาลจะได้เร่งรัดและจะได้ส่งเสริมให้กิจการก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 19 นายควง อภัยวงศ์ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 10 พย. 2490 - 6 กพ. 2491 แถลงนโยบาย เมื่อวันที่ 27 พย. 2490	เกี่ยวกับการขนส่งทางบก ทางน้ำและการไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์ ซึ่งได้รับความกระทบกระเทือนจากสงคราม อันก่อให้เกิดความยากลำบากแก่ประชาชนผู้ใช้นั้น รัฐบาลนี้จะขมกเข้มนจัดการบูรณะซ่อมแซมกล่าวโดยฉะเพาะ คือ การรถไฟ จะได้จัดการให้เป็นผลเป็นความสะดวกแก่ประชาชนโดยเร็ว
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 22 จอมพล แปลก พิบูลสงคราม (แปลก ชิตตะสังคะ) เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 25 มิย.2492 - 28 พย. 2494 แถลงนโยบาย 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 เมื่อวันอังคารที่ 25 มีค. 2512	รัฐบาลจึงจะดำเนินการปรับปรุงและขยายกิจการด้านขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และการทำเรือ ให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชน
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 52 พลเอก ขวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 25 พย. 2539 - 9 พย. 2540 แถลงนโยบายเมื่อวันพุธที่ 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
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 – 2554)	นายสมัคร สุนทรเวช ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 18 กพ. 2551 (29 มค. 2551-8 กย. 2551)	สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟ เป็นนโยบายเร่งด่วนที่ตั้งเป้าหมายดำเนินการไว้ในปีแรกของการบริหารราชการได้แก่ รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รถไฟชานเมือง และรถไฟกึ่งปลาคูเชื่อมโยงจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า
	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

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	คณะรัฐมนตรี	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ
		ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการ และ สิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน 2) พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่าง บูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การ ปรับปรุงพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง 3) พัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยง การขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ อย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้า กล่อง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็น ต้น
แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 – 2559)	นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สค. 2554 (9 สค. 2554-22 พค. 2557)	ส่วนที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟได้แก่ พัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการ บริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวก และปลอดภัยทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่าง ประเทศ รวมทั้งสนับสนุน การขยายฐานการผลิตตาม แนวเส้นทางรถไฟ ประกอบ ด้วย พัฒนาระบบรถไฟทางคู่ เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ- เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และ เส้นทางอื่น ๆ เพื่อเตรียมการ เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อน บ้าน รวมถึงศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์ พอร์ตเรลลิงค์ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังชลบุรี และพัทยา
	พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ วันศุกร์ที่ 12 กย. 2557 (30 สค. 2557)	ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการในสาขาขนส่งที่มีการ แยกบทบาท และภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน และ จัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนด มาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้าง อัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การลงทุน การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนา ระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ รวมทั้ง พิจารณาปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ สาขาขนส่งและการประกอบกิจการโลจิสติกส์ให้ทันสมัย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ	คณะรัฐมนตรี	นโยบายที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ
		สอดคล้องกับ สถานการณ์ในปัจจุบัน และมีความชัดเจนในทางปฏิบัติ รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามา มีส่วนร่วมในภาคขนส่งเพิ่มขึ้น พัฒนาและปรับปรุงระบบบริหารจัดการของรัฐวิสาหกิจ ให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐวิสาหกิจที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายและมาตรการที่จะแก้ไขปัญหาและฟื้นฟูกิจการของรัฐวิสาหกิจ ที่มีปัญหาด้านการเงินและการดำเนินงานให้เกิดผลในทางปฏิบัติ ตลอดจนพิจารณาความจำเป็น ในการคงบทบาทการเป็นรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้รัฐวิสาหกิจ เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพของรัฐในการพัฒนาประเทศและพัฒนากลไกการกำกับดูแล 12 รัฐวิสาหกิจที่เข้มแข็ง เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศส่วนรวม คุ่มครองผู้ให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถให้บริการประชาชนได้ตามมาตรฐาน ที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีการบริหารจัดการหนี้ทั้งในส่วนที่รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ ภาระอย่างโปร่งใส และมีประสิทธิภาพเพื่อลดภาระทางการคลัง

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

เมื่อได้มีการประมวลจากมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้ข้อสรุปดังนี้

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

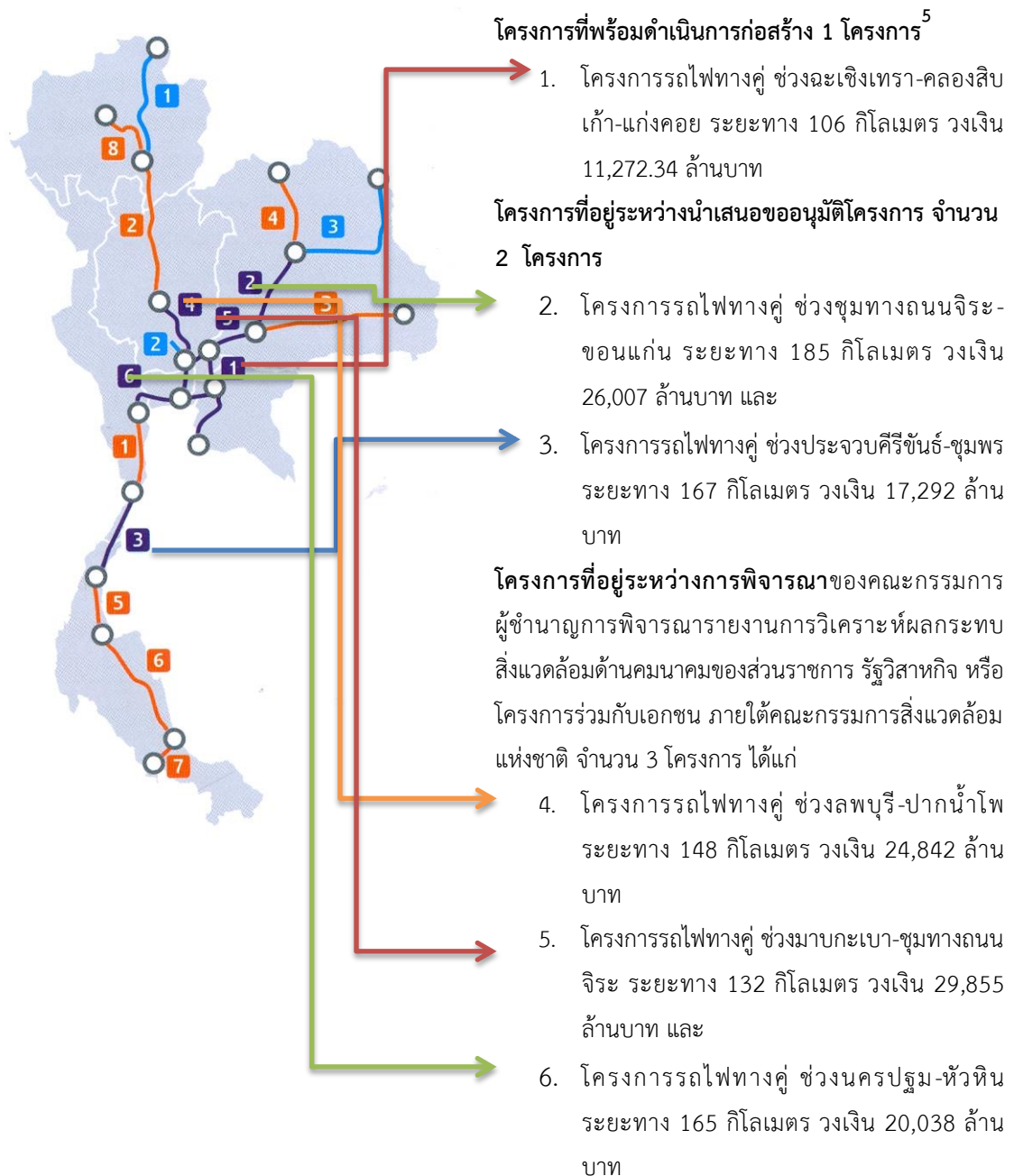
³ มติคณะรัฐมนตรี 12 พฤษภาคม 2558 เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

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 แผนงานที่จะถูกนำมาบรรจุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาระบบรถไฟ ประกอบด้วย แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ แผนการพัฒนาระบบรถไฟด่วน/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 รถไฟ. ฎเงินในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ (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 รถไฟ. เป็นผู้รับภาระในการชำระคืนต้นเงิน ดอกเบี้ย และ

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

ค่าใช้จ่ายจากการกู้เงิน และสำหรับโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 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 รวมทั้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ผู้ขับรถและผู้ใช้ถนนขับรถด้วยความระมัดระวังให้มากขึ้นเมื่อใกล้ถึงจุดตัดกับทางรถไฟ⁸

7) มติที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรรถไฟ ได้แก่ ปัญหาการหยุดรถของพนักงานรถไฟ ปัญหาขาดกำลังคน เช่น คณะรัฐมนตรีมีมติให้แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร และการแก้ไขปัญหาระยะยาว กรณีที่พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในพื้นที่เส้นทางภาคใต้ได้ยื่นขอลาป่วยพร้อมกันเป็นจำนวนมาก ในวันที่ 19 ตุลาคม 2552 และต่อมาได้อ้างว่าหัวรถจักรอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้มีการหยุดเดินรถไฟในเส้นทางภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถขบวนท้องถิ่น และจากการหยุดเดินรถไฟทำให้เกิดความเสียหายแก่ รฟท. ประมาณ 20.16 ล้านบาท นั้น กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า 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 เรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

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