

บทที่ 5

ปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

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

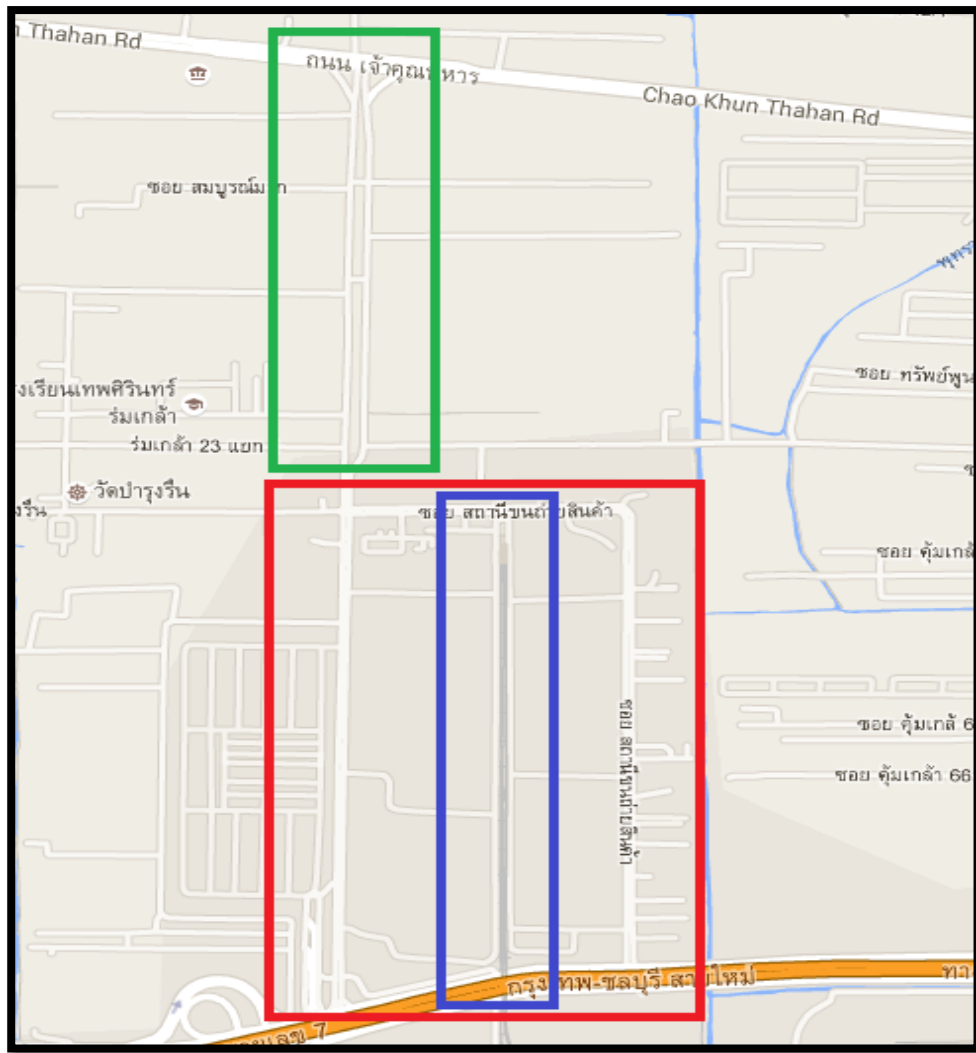
5.1 การเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

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 แพลมมิ่ง เทอร์มินอล จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี B, บริษัทเอเวอร์กรีน คอมเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี C, บริษัท ทิฟฟ้าไอซีดี จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี D, บริษัทไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัดได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี E และบริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสตริบิวเทชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับสัมปทานประกอบการในสถานี F ซึ่งทั้งหมดนี้ได้หมดสัญญาการเช่าพื้นที่ในบริเวณ

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 แต่การใช้งานจริงยังไม่สามารถใช้งานได้เต็มที่ ประสิทธิภาพ นอกจากนี้การขนส่งสินค้ายังไม่มี ความเที่ยงตรงเรื่องเวลาอีกด้วย
- 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 หรือรถเทลเลอร์ ใช้ในการขนส่งสินค้าค่อนข้างมาก เพื่อให้บริการแก่ลูกค้า แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนการขนส่งทางรถบรรทุกยังมีการใช้ขนส่งสินค้าในอัตราที่ใกล้เคียงกับการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อสภาพการจราจรบนถนน ต้นทุนการขนส่ง ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อม

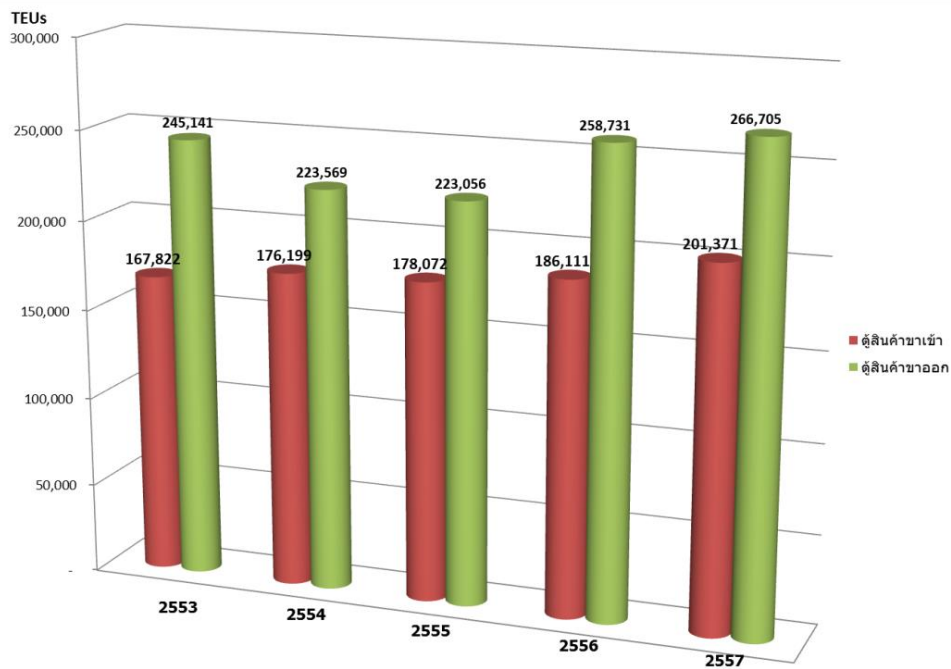


รูปที่ 30 การใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า ใน ICD ลาดกระบัง

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 กองการท่า ท่าเรือแหลมฉบัง วันอังคารที่ 13 ตุลาคม พ.ศ.2558



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

ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก สถานีถ่ายตู้สินค้ารถไฟ 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 ซึ่งมีปริมาณตู้ผ่านท่าลดลง 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 โดยปัจจุบันรถจักรเก่าใช้พ่วงได้เฉลี่ยเพียง 30 บทด. และรถจักรใหม่ U20 ใช้ได้เฉลี่ยเพียง 34-45 บทด.

- ปัญหาด้านการคมนาคมภายในท่าเรือของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่แออัดโดยเฉพาะในช่วงโม่งเร่งด่วน และสภาพถนนยังขรุขระขาดการดูแล ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการขนส่งล่าช้า
- ปัญหาด้านการบริหารจัดการการใช้งานเครื่องสแกนวัตถุต้องสงสัยของสินค้าที่ส่งทางรถไฟก่อนนำสินค้าส่งออกต่างประเทศ เนื่องจากบริเวณรางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบังได้จัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจสอบสินค้าแล้ว แต่ยังไม่สามารถใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะเป็นความกังวลของผู้ขับขี้อารถไฟ 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 Transper Terminal : SRTO)
- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเทียบเรือ A

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

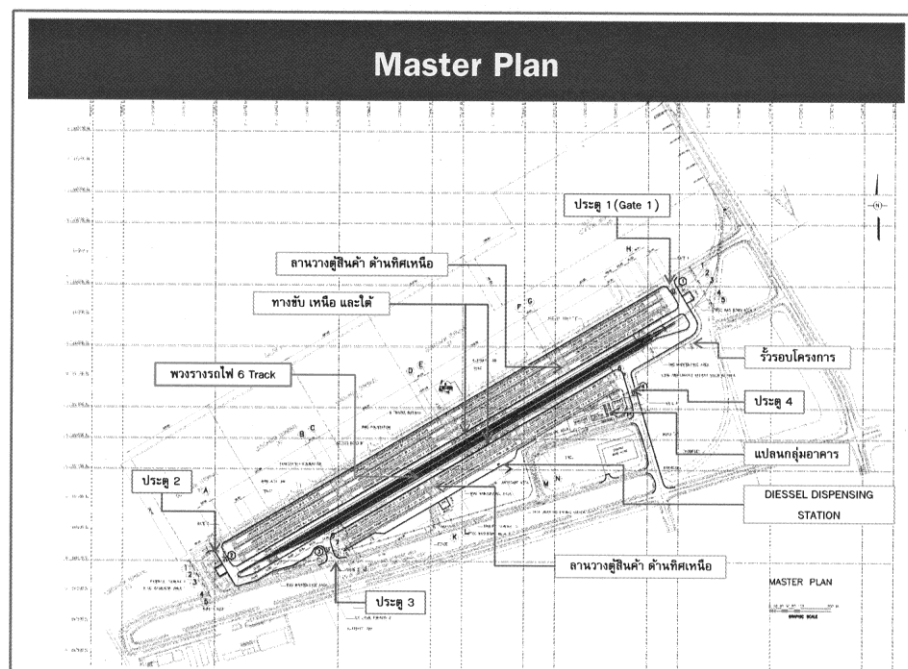
- โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ

โดยเฉพาะแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่เกี่ยวข้องกับการบริหารรถไฟโดยตรง คือโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transper Terminal : SRTO)



รูปที่ 33 โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transper Terminal : SRTO)

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง



รูปที่ 34 แผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง SRTO

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟนี้จะเป็นการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังโดยตรงเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้บริการในการยกขนตู้สินค้าเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ การท่าเรือฯ จะเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นในการยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ รวมถึงการบริหารและประกอบการ ใช้งบประมาณลงทุนรวม 2,944.93 ล้านบาท ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง 18 เดือน คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2561 โครงการจะแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (ปี 2559 – 2560) และระยะที่ 2 (ปี 2565 – 2566) ในระยะแรกนั้น จะดำเนินการก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ในพื้นที่ Zone 4 อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และ C มีพื้นที่ประมาณ 600 ไร่ ติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดเดินบนรางคร่อมรางรถไฟ (Rail Mounted Gantry Crane – RMG) จำนวน 6 ราง เพื่อหลีกเลี่ยงการเคลื่อนขบวนรถไฟในการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้น-ลงขบวนรถไฟ และสามารถยกขนตู้สินค้าขึ้นลงได้พร้อมกันในเวลาเดียวกันทั้ง 6 ราง หรือ 12 ขบวน อีกทั้งใช้รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (Rubber Tyred Gantry Crane) เป็นเครื่องมือหลักในการจัดเรียงตู้สินค้าในลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่งจะก่อสร้างทั้งสองฝั่งของรางรถไฟ โดยสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้จำนวน 2 ล้าน TEUs ต่อปี มีผลทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าจากทางบกมาทางรางที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 15 ในอนาคต

กล่าวโดยสรุปคือ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีโครงการดำเนินงานปรับปรุงแก้ไขปัญหาหลายประการ เช่น ก่อสร้างระบบรางใหม่เป็นทางรถไฟรางคู่จากสถานีแหลมฉบังเข้าสู่ลานขนถ่ายในท่าเรือ ลานขนถ่ายและลานกองตู้สินค้า ระบบสาธารณูปโภค งานอาคาร และจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือยกขนหลักที่สามารถยกขนคร่อมรางรถไฟได้ โดยให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนบริหารประกอบการเป็นผู้จัดหาอุปกรณ์เครื่องมือจากการพัฒนาแก้ไขระบบโครงการต่าง ๆ นี้ จะทำให้ท่าเรือสามารถรองรับตู้สินค้าได้กว่า 2 ล้านที่อยู่ที่

5.1.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อมูลการรถไฟแห่งประเทศไทย⁶¹ พบว่า ตัวเลขปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นย้อนหลัง 5 ปีล่าสุดไม่มีความเปลี่ยนแปลงมากนัก โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 11,000 ตัน ทำให้การรถไฟฯ มีรายได้จากการขนส่งประมาณปีละ 1,500 ล้านบาท ในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผน ในปี 2562 มีเป้าหมายที่ 30,000 ตัน คิดเป็นรายได้เกือบ 5,000 ล้านบาท ทั้งนี้การพัฒนาจะบรรลุเป้าหมายดังกล่าว การรถไฟฯ ได้มีแผนการ ดังนี้

- แผนการเดินรถจักร U20 ทั้งหมด 6 เส้นทาง ได้แก่ ICD ลาดกระบัง-แหลมฉบัง และแหลมฉบัง-หนองคาย เป็นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ บางละมุง-สำราญ และ บางละมุง-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 บต 308 คัน โครงการซื้อรถโดยสาร 115 คัน โครงการจัดการรถโดยสารดีเซลรางปรับอากาศ 186 คัน และโครงการจัดการรถโดยสารดีเซลรางธรรมดา 88 คัน
- โครงการรถไฟทางคู่รวม 12 เส้นทาง กว่า 2,500 กิโลเมตร โดยเพิ่มเส้นทางใหม่คือ สายเด่นชัย-เชียงของ ระยะทาง 326 กิโลเมตร และบ้านไผ่-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร ทั้ง 2 เส้นทางคาดว่าจะได้เริ่มก่อสร้างได้ช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2559

ด้านปัญหาในการพัฒนา พบว่า การรถไฟฯ ยังมีปัญหาหลายด้าน สามารถแจกแจงเป็นรายประเด็นได้ ดังนี้

- โครงสร้างองค์กร และการบริหารองค์กรยังไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน รวมถึงกระบวนการทำงานและวัฒนธรรมองค์กรแบบราชการ ทำให้การดำเนินงานล่าช้า ภาพลักษณ์ในการทำงานบริการมีการเปลี่ยนแปลงน้อย ส่งผลให้รถไฟไทยพัฒนาช้ามาก ประกอบกับเป็นองค์กรขนาดใหญ่ โดยเฉพาะคณะผู้บริหารที่อิงกับระบบการเมือง เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบการเมืองก็จะทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการบริหารจัดการองค์กร
- ปัญหาการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ทั้งนี้เพราะตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เห็นชอบมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรโดยกำหนดกรอบให้ภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2545 ให้มีพนักงานไม่เกิน 18,015 คน และลูกจ้างไม่เกิน 4,056 คน และงดรับพนักงานใหม่ตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ยกเว้นตำแหน่งที่เกี่ยวกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณสมบัติพิเศษเท่านั้น แต่ต้องไม่เกิน 5% ของพนักงานที่เกษียณอายุ ในการจำกัดจำนวนการจ้าง ส่งผลให้การขอเพิ่มจำนวนลูกจ้างเฉพาะงานต้องแก้ปัญหเฉพาะหน้า 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 ในแนวคิดในการดำเนินการแปรรูปนั้น จะต้องเป็นเรื่องที่สำคัญของทุกคนในองค์กร แต่กลับเป็นเรื่องเฉพาะกลุ่มภายในองค์กรเท่านั้น โดยมองว่าพนักงานเป็นผู้ปฏิบัติไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทำให้การสื่อสารภายในองค์กรและภายนอกที่จะสร้างความเข้าใจที่ตรงกันจึงเกิดช่องว่างผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯระดับสูง ขาดประสิทธิภาพในการวางกลยุทธ์ส่งผลต่อการจัดการการเปลี่ยนแปลง และการขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น

5.2 ปัญหาทางนโยบาย

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่วนหนึ่งมาจากการกำหนดนโยบายที่พัฒนา และแก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด ส่งผลให้การพัฒนาหยุดชะงัก จากบทที่ 3 ผู้วิจัยได้นำเสนอ นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และได้พบปัญหาที่เกิดขึ้น สรุปประเด็นได้ ดังนี้

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

ปัจจุบัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีแนวทางพัฒนาการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น แต่แนวนโยบายมีความเป็นนามธรรมและกว้างเกินไป ทำให้หน่วยงานที่รับหน้าที่เอนโยบายไปปฏิบัติ ไม่เกิดความชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาหยุดชะงัก ไม่เป็นไปตามแนวทางที่เหมาะสม แม้จะมีการนำระบบประเมินผลการดำเนินงานมาใช้แทนการกำกับดูแล เพื่อให้การรถไฟดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัวแล้วก็ตาม

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับปัจจุบันที่ใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 จนถึงปี 2560 มีการกำหนดนโยบายที่กว้าง ไม่มีความชัดเจนยากแก่การปฏิบัติ และมุ่งเน้นเพียงการนำเอาระบบรางมาแก้ปัญหาจุดที่มีการจราจรทางถนนหนาแน่นเท่านั้น การขนส่งสินค้าทางรางจึงยังคงเป็นเพียงทางเลือกในการขนส่ง
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ฉบับปัจจุบันนั้นมีความชัดเจนของแนวทางการพัฒนามากที่สุด มีการระบุเส้นทางที่จะก่อสร้าง โดยแผนพัฒนาฉบับนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนา และปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนของประเทศได้ในภาพรวม เช่น การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งสามารถสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนการปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน ดัดตั้งรั้ว เครื่องกั้น ระบบอาณัติสัญญาณไฟสีและระบบโครงข่ายคมนาคมทั่วประเทศ แต่ในรายละเอียดแต่ละโครงการ ยังคงติดปัญหาด้านเงินทุน ที่ไม่มีความชัดเจน แม้จะมีความใกล้เคียงที่สุดในช่วงปี 2554 แต่ไม่ผ่านสภา ภาครัฐจึงควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างให้แต่ละโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง
- ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ ซึ่งปัจจุบันโครงข่ายรถไฟเชื่อมต่อเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ใน 47 จังหวัดทั่วประเทศ ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ เช่น เส้นทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 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 ได้เปิดการเดินรถแล้ว แต่ความถี่ในการเดินรถอยู่ที่ 30 ขบวนต่อวันเช่นเดิม เนื่องจากติดขัดปัญหาที่ทางเข้า

ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นทางรถไฟทางเดียว ไม่มีย่านรถไฟขนาดใหญ่ที่ให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-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 โดยไม่ให้ปรับขึ้นราคามาตั้งแต่ปี 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 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับพนักงานใหม่ 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 ต้องจัดเก็บในราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนตลอดมา เนื่องจากไม่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้มีการปรับเพิ่มค่าโดยสารตามภาวะเศรษฐกิจและต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ และจนถึงปัจจุบันการรถไฟฯ ก็ยังคงไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้มีการ

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

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

5.4 ปัญหาอื่นๆ

นอกจากปัญหาด้านนโยบาย และกฎระเบียบต่าง ๆ จะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยแล้ว ยังมีปัญหาอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบอีกมากมาย สามารถสรุปเป็นประเด็นได้ดังนี้

- ขาดมาตรการ หรือกฎระเบียบ ในการที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง นอกเหนือจากความจำเป็นในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ โดยการเพิ่มหัวรถจักร

⁶² มาตรา 39 กำหนดว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะสามารถดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

(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 สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นภาพของการให้บริการของรถไฟได้เป็นอย่างดี

