

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะการพัฒนาและแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จากการศึกษาปัญหาทั้งระบบของการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย ทำให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาแต่ละด้านที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ทั้งด้านนโยบาย ด้านกฎหมาย และปัญหาอื่น ๆ เชิงลึก การเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย โดยแจกแจงรายละเอียด ดังนี้

6.1 แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านนโยบาย

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ส่วนหนึ่งมาจากการกำหนดนโยบายที่พัฒนา และแก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด ส่งผลให้การพัฒนาลดลง การเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา และการพัฒนา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

6.1.1 แผนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับรถไฟ

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

2) กำหนดให้แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นแผนพัฒนาระดับชาติ เพื่อไม่ให้อิงกับนโยบายคณะรัฐมนตรี ซึ่งมีผลทำให้นโยบายที่มีต่อการบริหารจัดการรถไฟมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

3) กำหนดแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริง การกำหนดแผนแต่ละโครงการควรระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และควรให้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามแผน เพื่อเป็นแรงผลักดันให้เกิดการปฏิบัติตามกรอบนโยบาย และความรับผิดชอบหากโครงการผิดพลาดหรือไม่สามารถปฏิบัติตามแผน

4) ภาครัฐควรมีความชัดเจนในการจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อการก่อสร้างแต่ละโครงการตอบสนองนโยบายสามารถเกิดขึ้นได้จริง เช่น โครงการจัดสร้างโครงข่ายรถไฟรางคู่ทั่วประเทศ ที่ยังไม่มี ความชัดเจนด้านแหล่งเงินทุน ส่งผลให้การก่อสร้างหยุดชะงัก นอกจากนี้หากทั้งช่วงระยะเวลานาน แผนการศึกษาที่จัดทำล่วงหน้าไปก่อนจะไม่สามารถใช้งานได้ดีตามบริบทของสังคมและพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

5) ควรกำหนดแผนจัดหาอุปกรณ์รถไฟ ลงทุนด้านอุปกรณ์เพื่อให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ขนส่งในปัจจุบัน และรองรับอนาคตที่จะเกิดขึ้น

6) ภาครัฐควรจัดทำนโยบายแก้ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ

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

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

9) ภาครัฐให้การสนับสนุนงบประมาณการจัดซื้อหัวรถจักรทั้ง U20 ทั้งหมด 6 เส้นทางตาม แผน และเครื่อให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าโดยเร็ว จากปัจจุบันรถจักรเก่าใช้พ่วงได้เฉลี่ยเพียง 30 บทต. และรถจักรใหม่ U20 ใช้ได้เฉลี่ยเพียง 34-45 บทต. ทำให้ปัจจุบันสามารถขนส่งได้เพียงประมาณวันละ 28 เทียวสินค้า และยังมีปริมาณการใช้การขนส่งทางถนนเช่นเดิม นอกจากนี้ผลจากการขาดแคลนและขาด ประสิทธิภาพของหัวรถจักรและเครื่อยังส่งผลต่อความตรงต่อเวลา ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไม่เกิด แรงจูงใจ ไม่เห็นความแตกต่างถึงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ดีกว่า จึงไม่หันมาเลือกใช้ บริการ

6.1.2 แผนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นที่มีผลโดยตรงต่อรถไฟ

1) ภาครัฐเร่งให้เกิด 4 โครงการตามแผนโดยเร็ว ได้แก่ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้า ทางรถไฟ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งบริเวณท่าเทียบเรือ A โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 และโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ เพื่อแก้ปัญหา และเพื่อ เพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2) ท่าเรือแหลมฉบังควรมีการเร่งแก้ปัญหาการใช้งานเครื่องสแกนวัตถุต้องสงสัยของสินค้าที่ ขนส่งทางรถไฟก่อนนำสินค้าส่งออกต่างประเทศ โดยการเร่งทำความเข้าใจให้ความรู้กับผู้เกี่ยวข้อง ให้ เครื่องสแกนสามารถใช้งานได้จริง

6.2 แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านกฎระเบียบ

ปัจจุบันประเทศไทยใช้กฎระเบียบและข้อปฏิบัติทางการรถไฟแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กฎหมาย ควบคุม และกำกับรถไฟ กฎหมายบริหาร และจัดการรถไฟ และสุดท้ายคือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่

ขนส่งทางรถไฟ สภาพปัญหาและอุปสรรคจากกฎระเบียบที่ส่งผลต่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย มีข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขแต่ละประเด็น ดังนี้

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

2) รัฐควรปรับกฎหมายการกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรสามารถอยู่ได้ด้วย ดังจะเห็นได้จากนโยบายเดิมที่ส่งผลให้เกิดการขาดทุนสะสมเกือบแสนล้านบาท ส่งผลต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน

3) รัฐควรปรับกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคา โดยให้การรถไฟฯ สามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันการดำเนินงานบางอย่างถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมายที่ไม่เป็นอิสระ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่าง ๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีเหตุการณ์จัดเก็บราคาที่สูงกว่าต้นทุนตลอดมา

6.3 แนวทางการแก้ปัญหาและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาปัญหาในการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย นอกจากปัญหาจากนโยบายและกฎระเบียบแล้ว ยังมีปัญหาอีกหลายประการที่ส่งผลต่อการพัฒนาการที่ล่าช้าของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งได้นำเสนอวิธีการแก้ไขและพัฒนาารายประเด็น ดังนี้

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

2) การปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการให้มีมาตรฐาน เพียงพอเพื่อให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจที่จะเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

3) รัฐควรพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีโครงสร้างองค์กร และการบริหารองค์กรให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน รวมถึงกระบวนการทำงานที่รวดเร็ว นอกจากนี้ควรปรับภาพลักษณ์ในการทำงาน บริการให้ทันสมัยมากขึ้น

4) ควรแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี เรื่องจำนวนบุคลากรในองค์กร โดยกำหนดอัตรากำลังและคุณสมบัติเฉพาะของบุคคลที่จำเป็นในกิจการรถไฟด้านต่าง ๆ ให้มีความเพียงพอ

5) การรถไฟฯ ควรสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้องค์กรมีความทันสมัยทั้งด้านเครื่องจักรกล อุปกรณ์ในการดำเนินกิจการ และบุคลากร รวมไปถึงการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เมื่อภาคีหลักขององค์กรดี ส่งผลต่อความเชื่อ ความไว้วางใจ ในการเลือกใช้บริการการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น ทั้งนี้ภาครัฐควรเข้ามาช่วยทำการประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยกระตุ้นให้ภาคเอกชนทราบถึงความสามารถเปลี่ยนแปลงได้เร็วยิ่งขึ้น

6.4 การศึกษาที่ควรดำเนินการต่อไป

การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะส่งเสริมให้มีการใช้มากขึ้น จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม ในประเด็นดังนี้

1) การศึกษาเพื่อเร่งหามาตรการส่งเสริม/สนับสนุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับ การขนส่งสินค้าทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการผลักดันการใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

2) การศึกษาเพื่อการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อให้การดำเนินงานของการรถไฟฯ มีประสิทธิภาพ

3) การศึกษาความสำเร็จของประเทศที่ใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อเป็นต้นแบบ (Benchmarking) ในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยต่อไป