

# ความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ

## The Punctuality of Suburban Car Transportation Route:

### Bangkok - Chachoengsao – Bangkok

จัตตุรงค์ เพลินหัด และชัยฤทธิ์ ทองรอด

Jatturong Ploenhad and Chairid Thongrod

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

College of Logistics and Supply Chain, Suan Sunandha Rajabhat University

## บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทางกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ (2) เพื่อศึกษาถึงความสามารถในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการบนส่วนผู้โดยสาร และศินค้าของรถไฟในเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – กรุงเทพฯ โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหาร จำนวน 6 คน เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ทฤษฎีความน่าจะเป็น (non probability sampling) เป็นการสุ่มตัวอย่างของวัน/เวลาในการ ให้บริการเดินรถโดยป้ายได้กำหนดโดยกำหนดให้ความน่าจะเป็นที่กู้น้ำตัวอย่างถูกต้องมาจากการที่จัดให้บริการเมื่อวิ่งผ่าน สถานีกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ การเลือกวิธีนี้เนื่องจาก ผู้วิจัยไม่มีเวลาในการพูด จึงเลือกวิธีนี้ เพราะสามารถเลือก ตัวอย่างได้อย่างสะดวกนี้ ใช้รูปแบบการวิจัยคุณภาพ (qualitative research) เป็นการวิจัยที่ศึกษาวิเคราะห์ด้วยข้อมูลเชิง คุณภาพที่รวมไว้ได้จากสภาพแวดล้อมที่เป็นจริง และนำเสนอผลการวิจัยในลักษณะรวมความสำคัญของการวิจัยเชิง พรรณนา (descriptive research) โดยมุ่งเน้นการวิจัยเพื่อศึกษาสำรวจข้อเท็จจริง ความสัมพันธ์และแนวโน้มของเหตุการณ์ การปฏิบัติ และปัญหาในปัจจุบันตามหลักเหตุผล เพื่อการปรับปรุงแก้ไขครั้งต่อไป ผลการวิจัยพบว่า จากการสัมภาษณ์ แบบเจาะลึกและเจาะลึกจากผู้มีความรู้และประสบการณ์ตรง ด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านระบบเทคโนโลยี ด้านการบริหารจัดการ และด้านทรัพยากรที่ใช้ในการขนส่ง ต่อปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความตรงต่อเวลาของการเดิน ขบวนรถ ชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ

**คำสำคัญ:** ความตรงต่อเวลา, การเดินขบวนรถชานเมือง, เส้นทาง

## Abstract

This research aims to determine the timeliness of the suburban car transportation route from Bangkok - Chachoengsao - Bangkok in order to: (1) study the factors that affect the punctuality of suburban car transportation route from Bangkok - Chachoengsao - Bangkok (2) determine the ability to enhance the transport of passengers and goods on trains on the route from Bangkok - Chachoengsao - Bangkok. Interview were conducted with six managers, using a sample without using the theory of probability. The sampling data and time of service operations is not determined by chance or probability as t samples were taken from the convoy at the service station running through

Bangkok - Chachoengsao - Bangkok. Choosing this method because the research does not have enough time. The form of qualitative research (qualitative research) study analyzed qualitative data gathered from the environment which is real. And the findings were presented in the overall importance of descriptive study (descriptive research), focusing on research to explore the facts, relationships and trends in the practice and current issues as the main reason. This was in order to improve upon it the next time. The results showed that the in-depth interview and depth of knowledge and experience in various fields including marketing technology system, management and the resources used in shipping affect the punctuality of the rally car on the outskirts of Bangkok - Chachoengsao - Bangkok.

**Keywords:** punctuality, the suburban car, route march



## บทนำ

ในปัจจุบันปัญหาการจราจรส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในวงกว้าง ซึ่งทางด้านการจราจรในประเทศไทยได้มีปัญหาที่รุนแรงขึ้นในทุกๆ ปีผนวกกับวิกฤตการณ์ ทางด้านเศรษฐกิจจึงทำให้ประเทศไทยต้องดำเนินนโยบายเกินดุลเงินสดร้อยละ 1 ของ GDP ซึ่งปัญหานี้ทำให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจเพราะน้ำมันที่ใช้ส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยปัจจุบันประเทศไทยใช้น้ำมันสูงถึงปีละ 41,007 ล้านลิตรหรือประมาณ 113 ล้านลิตรต่อวันโดยเป็นการใช้ในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสูงถึงปีละ 18,583 ล้านลิตรหรือคิดเป็นร้อยละ 45.31 ของการใช้น้ำมันทั้งประเทศ และในขณะเดียวกันประเทศไทยสามารถที่จะผลิตน้ำมันได้เพียงวันละ 4 ล้านลิตรต่อวันจึงเป็นเหตุให้ประเทศไทยต้องจ่ายเงินเพื่อการนำเข้าน้ำมันเป็นจำนวนมากกว่าวันละ 555 ล้านบาทโดยต้องนำเข้าน้ำมันปีละประมาณ 200,000 ล้านบาทปริมาณน้ำมันประมาณร้อยละ 48 ได้ถูกนำไปในภาคการขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งทางบกซึ่งเป็นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก (สวัสดิ์ ณ ปิติ, 2543)

การขนส่งทางรถไฟเริ่มมีมานานแล้วตั้งแต่สมัยโบราณ เกิดขึ้นหลังจากยุคที่มนุษย์รู้จักใช้วงล้อเข้ามาช่วยในการขนส่ง ในระยะเริ่มแรก ใช้แรงสัตว์ เช่น ม้า วัว ควาย ช้าง ลา เป็นต้น ลากให้เคลื่อนที่ไปตามทางที่กำหนดไว้ โดยวงล้อนั้นทำด้วยไม้ ต่อมาก็มีวิวัฒนาการมาเรื่อยๆ รู้จักใช้เหล็กแทนไม้ และมีการนำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทนกำลังสัตว์ การขนส่งทางรถไฟนี้เป็นการขนส่งประเภทที่ถือว่า เป็นประเภทที่บุกเบิกของการขนส่งเกือบทุกๆ

ประเทศก่อนที่การขนส่งประเภทอื่น ๆ จะเจริญ ประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรกที่มีการขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้นต่อมาก็แพร่หลายไปยังประเทศต่าง ๆ ในยุโรป อเมริกา และทั่วโลก (จักรกฤษณ์ ดวงพัสดุรา, 2543)

สำหรับกิจกรรมการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยนั้นเริ่มในปีรัตนโกสินธ์ 105 ตรงกับพ.ศ. 2429 กิจกรรมรถไฟได้ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรก เมื่อรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กให้สร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ ถึงสมุทรปราการ ระยะทาง 21 กิโลเมตร เปิดเดินรถไฟเป็นครั้งแรกในเส้นทาง ให้ทำการสำรวจสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2549 ในเวลาเดียวกันได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำการสำรวจเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพถึงเชียงใหม่ และมีทางแยกไปนครราชสีมาที่สระบุรีด้วยหลังจากนั้นได้มีพระกรุณโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเส้นทางจากกรุงเทพถึงนครราชสีมาเป็นเส้นทางแรกหลังจากนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรรมรถไฟหลวงขึ้นสังกัดกระทรวงโยธาธิการ การก่อสร้างทางรถไฟสายแรกของประเทศไทย ได้เริ่มขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2435 ในรัชสมัยของพระองค์ ในระยะแรกกิจกรรมรถไฟดำเนินการโดยกรมรถไฟหลวงแห่งสยาม ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงโยธาธิการ ในปี พ.ศ. 2494 กรมหลวงได้เปลี่ยนสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้กฎหมายการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยมีทุนเริ่มต้นเพื่อดำเนินกิจการจากการจัดสรรของรัฐบาลจำนวน 30 ล้านบาท และได้อาศัยโครงสร้างบนส่งที่สร้างไว้ในสมัยที่เป็นหน่วยงานราชการและการดำเนินธุรกิจในลักษณะการผูกขาด ครั้นเมื่อ

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์จึงสติํจักรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ – อุบลราชธานี 71 กิโลเมตร ซึ่งทางการได้ถือเอาวันนี้เป็นวันสถาปนา กิจการรถไฟหลวง

ความกว้างของรางเมื่อแรกสร้างทางฟิ่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรางกว้าง 1.435 เมตร ระยะทางทั้งหมด 1,076 กิโลเมตร ส่วนทางฟิ่งตะวันตกของแม่น้ำ เป็นรางกว้าง 1.00 เมตร ที่สร้างเป็นรางขนาด 1.00 เมตร ก็เพื่อให้มีขนาดเท่ากับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหลาย คือ มาเลเซีย พม่า เขมร ต่อจากนั้นพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทรงฟิ่งทางไปแล้วทั้งหมดเป็นขนาด 1.00 เมตร โดยใช้เวลาทั้งสิ้น 10 ปี แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2469 และต่อมาในปี 2504 ได้เริ่มโครงการ Dieselization โดยทายอยจัดหารถจักรดีเซลมาใช้แทนรถจักรไอน้ำ ซึ่งใช้เวลา 14 ปี จึงแล้วเสร็จ ในระหว่างสังคهامโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสูงครั้งหนักที่สุดในทั้งอาคาร และรถจักร ล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำต้องเร่งบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากบประมาณของรัฐบาลล่วงเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอภัยเงินจากธนาคารโลกมาสามหมื่นบาทในระหว่างการเจรจาถึงเงินนั้นธนาคารได้เสนอให้รัฐบาลปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการในเชิงธุรกิจกรรมรถไฟหลวง จึงเปลี่ยนสถานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณะปุ่มภารกิจได้ชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา โดยดำเนินการอยู่ภายใต้ พ.ร.บ. การรถไฟฯ ฉบับ พ.ศ. 2494 ซึ่งในหลักการรัฐคุณการ แต่งตั้งและปลดผู้บุริหารคุณขัตตราเจนเดือนพนักงาน คุณอัตตราค่าโดยสาร และค่าระบะ คุณการปิดเปิดเส้นทาง และบริการและคุณการลงทุนทั้งหมด แต่หากดำเนินงานขาดทุนรัฐจะชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด ต่อมากิจการรถไฟได้มีการขยายตัวโดยมีการเพิ่มเส้นทางให้มากขึ้นและเปิดเดินรถไฟในเส้นทางต่างๆ อัญเชิญลอดจนถึงปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย การบนส่งทางรถไฟเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถเคลื่อนย้ายสิ่งของและบุคคลไปได้ไกลด้วยต้นทุนการขนส่งต่ำ และมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุสูงกว่า การบนส่งประเภทอื่น เพิ่มความเร็วที่อยู่ในเส้นทาง (ราง)

ที่สร้างขึ้นโดยแนวพาหนันเอง ลักษณะเด่นของการขนส่งทางรถไฟคือ การที่บนรถไฟแต่ละขบวนสามารถพ่วงตู้บรรทุกหรือผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ จึงสามารถให้บริการโดยประจำเดินทางและเหมาะสมกับลักษณะน้ำหนักมาก ปริมาณมาก กินเนื้อที่มากและบรรทุกเป็นระยะไกล ๆ ลินค่าที่นิยมชนได้แก่ ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน น้ำมัน ตู้คอนเทนเนอร์ เหมาะกับการขนส่งระยะทางไกล เพราะตัวบนส่งระยะไกลจะถึงที่หมายซึ่งก่อให้รถบรรทุก และต้องขนข้ามเปลี่ยนพาหนะ แต่ถ้าบนส่งทางไกลจะใช้เวลาพอกันแต่รถไฟมีข้อจำกัดที่ต้องวิ่งบนรางที่มีเส้นทางจำกัดตายตัว ทำให้มีความยืดหยุ่นในการขนส่งน้อย นอกจากนั้นยังมีข้อเสียคือมักล่าช้าอยู่ๆ คุณภาพของการบริการค่อนข้างดี เวลาของการกำหนดตายตัวไม่สามารถเปลี่ยนแปลงความต้องการได้

พ.ศ. 2517 ซึ่งเกิดวิกฤตน้ำมันและเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรุนแรงทั่วโลก ส่งผลให้ฐานการเงินของการรถไฟฯ ตกต่ำลงอย่างรวดเร็ว ประสบภาวะขาดทุนและต้องพึ่งการอุดหนุนจากรัฐบาล ในขณะเดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลทั้งในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในอัตราค่าบริการที่ต่ำ ความกดดันให้มุ่งเน้นการแสวงหาผลตอบแทนในระยะสั้น ทำให้ขาดการลงทุนในทรัพย์สินที่จะให้ผลตอบแทนระยะยาว ตลอดจนความพยายามลดค่าใช้จ่าย ซึ่งรวมถึงการลดเลื่อนกำหนดการซ่อมบำรุงโครงสร้างขนส่งพื้นฐานต่าง ๆ ประกอบกับได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนมากขึ้น ด้วยการก่อสร้างเส้นทางถนนจนมีโครงสร้างครอบคลุมพื้นที่ทุกจังหวัดได้มากกว่าเส้นทางรถไฟ ประชาชนหันไปใช้รถยนต์และบริการรถโดยสารหรือรถบรรทุกมากขึ้น จนทำให้บทบาทของการเดินทางหรือการขนส่งโดยรถไฟที่เคยได้รับความนิยม เพิ่มระดับความเร็วและปลอดภัยลดลง และถูกทดแทนโดยการขนส่งทางถนน

ประเทศไทยมีการขนส่งด้วยระบบสารภาระที่ใช้ร่างค่อนข้างต่ำ ทั้งในภาครวมและในเมืองใหญ่ ประเทศไทยมีความหนาแน่นประชากรใกล้เคียงยุโรป และมีสภาพทางภูมิศาสตร์ติดต่อกับประเทศไทยเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศฝรั่งเศส เยอรมัน แต่การขนส่งในกรุงเทพฯ แทบจะไม่ได้ใช้ระบบรางเลย ดังนั้นการใช้พลังงานในภาค

ขนส่งจึงค่อนข้างสูง เพราะระบบขนส่งสาธารณะพิ่งพา  
รถชนต์ส่วนบุคคลซึ่งใช้พลังงานมากกว่าเป็นหลัก (ชรัด  
พิริยะวัฒน์, 2543)

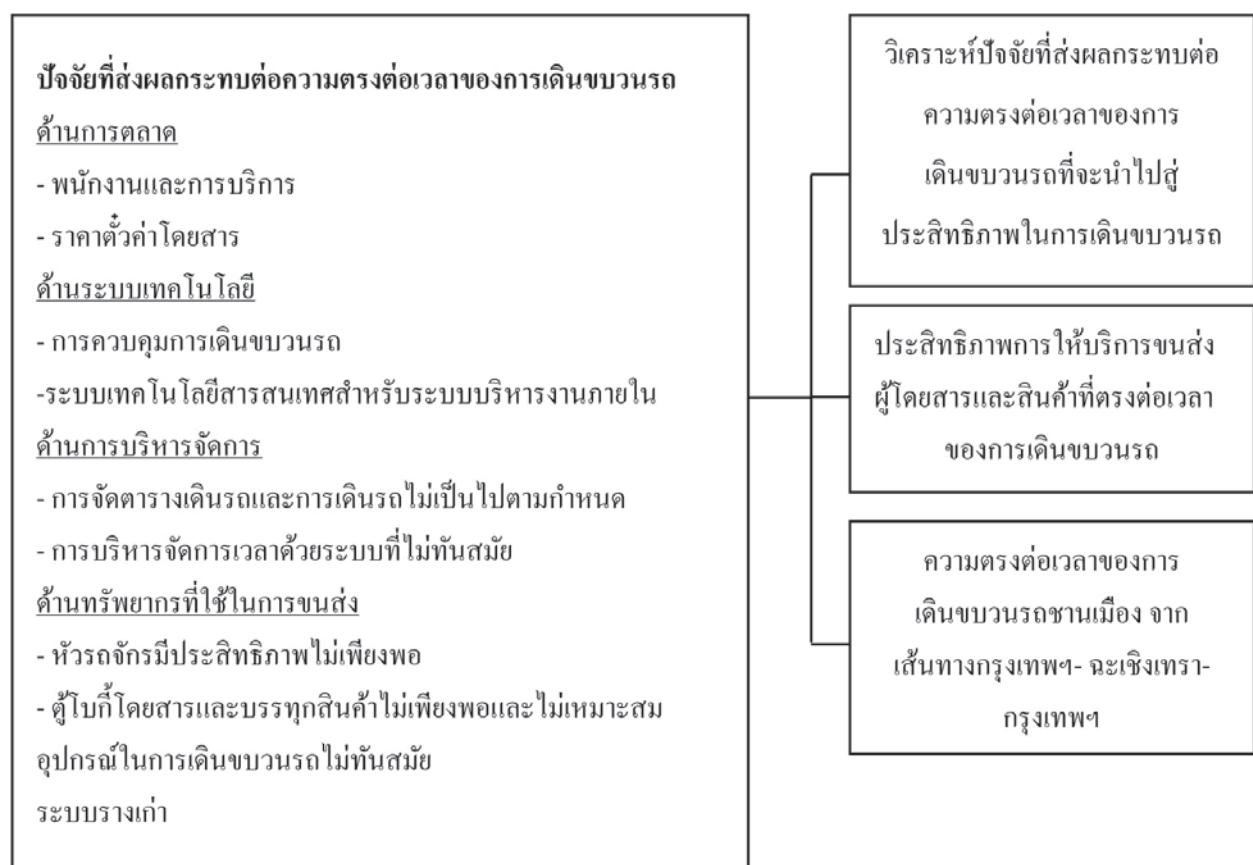
การให้บริการขนส่งของรถไฟฟ้ามีมาตรฐานลดลง  
โดยมีอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากสภาพทางไม่สมบูรณ์  
และความต้องต่อเวลาของการเดินรถอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดย  
ขนวนรถถึงปลายทางช้าลงเรื่อยๆ เนื่องจากสภาพทาง  
ทำให้ขบวนรถลุดความเร็วและต้องใช้เวลาในการเดินทาง  
มากกว่าเดิม ดังนั้นเรารู้หันมามองว่าจะทำอย่างไรให้  
รถไฟฟ้าสามารถให้บริการได้ตรงต่อเวลาอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน  
ให้เข้าถึงสถานีโดยสามารถรักษาเวลาได้ เพื่อที่ประชาชน  
ซึ่งอยู่ต่างจังหวัดสามารถเดินทางเข้ามาทำงานให้กรุงเทพฯ  
โดยสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ด้วยตัว ไม่มี  
ปัญหาความล่าช้าในการเข้างานไม่ทันเวลาที่บริษัทกำหนด

ให้ประชาชนได้มีทางเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดย  
ไม่ต้องขับรถชนต์ส่วนบุคคลเข้ามายังเมือง เพื่อลดปัญหา  
การจราจรคับคั่ง ช่วยกันประหยัดพลังงานในช่วงวิกฤต  
คลาดเคลื่อน

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความ  
ต้องต่อเวลาของการเดินขบวนรถชนเมือง จากเส้นทาง  
กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ
- เพื่อศึกษาถึงความสามารถในการเพิ่ม  
ประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า  
ของรถไฟในเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา -  
กรุงเทพฯ

### กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวความคิด แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

**ตัวแปรอิสระ ได้แก่ กลุ่มปัจจัยที่ส่งผลต่อความต้องต่อเวลาของการเดินขบวนรถ ได้แก่ เรื่องด้านการตลาด, ด้านระบบเทคโนโลยี, ด้านการบริหารจัดการ และด้านทรัพยากรที่ใช้ในการขนส่ง**

**ตัวแปรตาม ได้แก่ ประสิทธิภาพในการเดินขบวนรถ, ประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ตรงต่อเวลา และความต้องต่อเวลาของการเดินขบวนรถซึ่งเมื่อจากเส้นทางกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ**

หลักการและความสำคัญของประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถ

การขนส่งเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) ที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศ การขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจตลอดจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการ คือ

1. ช่วยให้ประชาชนมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถ ที่จะมีสินค้าอุปโภคที่เหมือนกันได้ ตัวอย่างเช่น คนที่อยู่จังหวัดทางภาคเหนือก็สามารถมีอาหารทะเลบริโภคได้เหมือนกับที่อยู่ในจังหวัดใกล้เคียงหรือคนที่อยู่ในต่างจังหวัดสามารถ มีสินค้าบริโภค เช่นเดียวกับคนกรุงเทพฯ

2. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ในสมัยก่อน เมื่อการคมนาคมขนส่งยังไม่สะดวก ต้องพึ่งตนเอง โดยปลูกข้าว เลี้ยงสัตว์ ทำเครื่องนุ่งห่ม ทำให้ไม่มีความชำนาญ เนพะอย่าง เมื่อมีการขนส่งประชาชนสามารถติดต่อ แลกเปลี่ยนสินค้ากันได้ ทำให้มีความต้องการสินค้ามากขึ้น จึงการแบ่งงานกันทำผลิตในสิ่งที่ตนถนัดแล้วนำมา แลกเปลี่ยนกัน ทำให้เกิดความชำนาญในสิ่งที่ตนถนัด การผลิตก็มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพราะเมื่อเกิดความชำนาญงานขึ้นต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตจะลดลง

3. ช่วยกระจายความเจริญเดิบต่อการขนส่งช่วยให้ การติดต่อกันสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนสามารถ ตั้งถิ่นฐานกระจายไปก่อนให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้น เป็นการขยายเมืองออกไปในแนวธุรกิจ การขนส่งช่วยให้มีการนำสินค้าไปขาย สินค้าที่ออกมามาก ที่สามารถ

กระจายไปตามแหล่งที่การขนส่งเข้าถึงความเจริญ ก้าวทันได้ทุกหนแห่ง

4. มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้มีการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่น จึงมีการเลียนแบบกันทางสังคม สังคมโดยส่วนรวมจึงเปลี่ยนได้เร็วขึ้น และทำให้ผู้คนมีสายตากว้างไกลขึ้น

5. ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันโลกดูเหมือนจะแคบลง เพราะผู้คนสามารถเดินทางถึงกันได้เกือบทั่วโลก หรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการมีระบบการขนส่งที่ดี

6. ช่วยให้มาตรฐานการศึกษาดีขึ้น การขนส่งช่วยให้การกระจายสภาพการศึกษาทั่วโลกไปในท้องถิ่นต่างๆ ที่การศึกษาขยายไม่ถึง สำหรับผู้ที่ต้องการศึกษาในระดับที่ไม่มีในท้องถิ่น ก็สามารถเดินทางไปศึกษาที่ต่างถิ่นได้ หรือตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือตัวอย่างหนึ่งคือระบบการศึกษาของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราชที่กระจายไปทั่วประเทศก็เกิดจากการขนส่ง

7. ช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งช่วยให้ประเทศต่างๆ ได้ติดต่อกันสะดวกยิ่งขึ้น ทำให้มีการแลกเปลี่ยนกันทางเศรษฐกิจและสังคม สร้างความสัมพันธ์กันได้ดีขึ้น

8. ความสำคัญด้านอื่นๆ เช่น เพิ่มความมั่นคง ให้กับประเทศ การขนส่งช่วยให้สามารถเข้าถึงประชาชนในชุมชนต่างๆ การปักครื่องของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ยากขึ้น การขนส่งยังช่วยให้สะดวกในการติดต่อถึงกันและกัน ทำให้เกิดความเข้าใจกัน เกิดความสามัคคีขึ้นในชาติได้ นอกจากนี้แล้วการขนส่งยังช่วยในด้านการป้องกันประเทศด้วย การขนส่งมีความจำเป็นต่อการป้องกัน ทหารมาก เพราะในการเคลื่อนย้ายกำลังทหาร ตลอดจนอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ ต้องอาศัยการขนส่งเป็นหลัก

### วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้ ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) เป็นการวิจัยที่ศึกษาวิเคราะห์ด้วยข้อมูลเชิงคุณภาพที่รวมรวมได้จากสภาพแวดล้อมที่เป็นจริง และนำเสนอผลการวิจัยในลักษณะรวมความสำคัญของ

การวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive research) โดยมุ่งเน้นการวิจัยเพื่อศึกษาสำรวจข้อเท็จจริง ความสัมพันธ์และแนวโน้มของเหตุการณ์ การปฏิบัติ และปัญหาในปัจจุบันตามหลักเหตุผล เพื่อการปรับปรุงแก้ไข โดยผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล 2 แหล่ง ด้วยกัน คือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความตรงต่อเวลาของ การให้บริการเดินรถชานเมือง ในเส้นทางกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ ซึ่งในดำเนินการเก็บข้อมูลจาก การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (informal interview) โดยใช้การสังเกตแบบมีส่วนร่วมโดยได้ร่วมเดินทางตาม เส้นทางที่กำหนด เพื่อให้เห็นภาพและเข้าใจสถานการณ์ ผู้วิจัยได้ทำการเตรียมคำถามก้าง ๆ ไว้ล่วงหน้า และทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเพื่อให้ข้อมูลที่ดี ลึกซึ้ง กว้างขวาง โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวต่อตัวกับผู้มีความรู้ และประสบการณ์ตรง จำนวน 6 ราย ได้แก่ นายสถานีรถไฟ พนักงานขับรถไฟ (พขร.) เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงหัวรถจักร หัวหน้าฝ่ายโยธา เจ้าหน้าที่วางแผนการจัดเวลาเดินรถ การครด และข้าราชการบำนาญฝ่ายโยธา เนื่องจากกลุ่ม เป้าหมายที่ได้ทำการสัมภาษณ์นี้ เป็นผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ โดยตรงและทำงานกับการรถไฟมาเป็นเวลาหลายปี ที่สามารถให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงได้ครบถ้วนและ มีความน่าเชื่อถือ

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเลือกวิธีสำรวจแบบสุ่มเดินทางร่วมไปกับขบวนรถ ในวันเวลาที่ให้บริการเดินรถของขบวนรถในสายอื่น ๆ และในสายรถชานเมือง และการเก็บข้อมูลเชิงสถิติกิ่วๆ กับ ความตรงต่อเวลา

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการศึกษาความตรงต่อเวลาในการให้บริการเดินรถไฟ ในเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการให้บริการเดินรถ เพราะการขนส่ง เป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการโลจิสติกส์ซึ่งต้องคำนึงถึง ต้นทุน ความตรงต่อเวลา สามารถแบ่งขั้นกับคู่แข่งและ ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า โดยการศึกษาค้นคว้า ด้วยตนเอง การอ้างอิงเอกสารทางวิชาการ และนิตยสาร การขนส่ง-โลจิสติกส์

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. เนื้อหาของงานวิจัยเป็นการศึกษาถึงปัญหาและ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความตรงต่อเวลาของการเดินรถ จากเส้นทางกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ

2. การศึกษาในงานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร จากสถานีกรุงเทพฯถึงปลายทางสถานีฉะเชิงเทรา

3. มีการสัมภาษณ์ข้อมูลจากพนักงานขับรถไฟ ซึ่งซ่อมบำรุงเจ้าหน้าที่ และผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

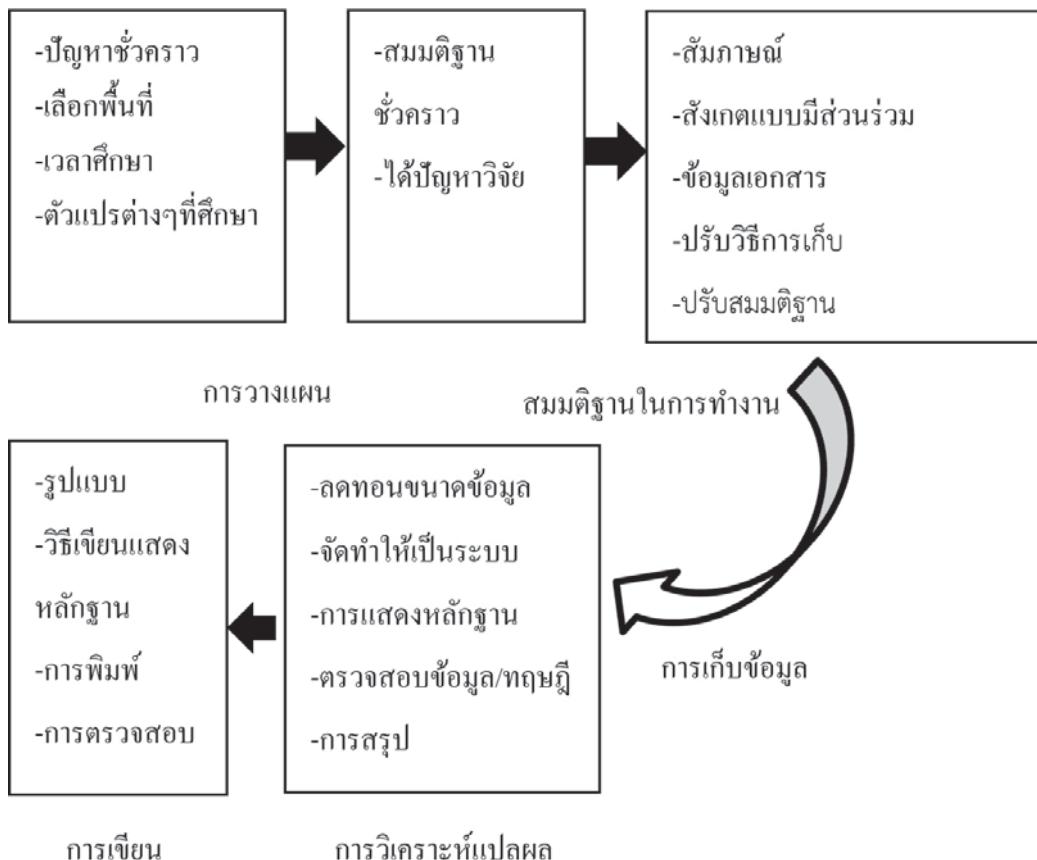
โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวต่อตัวกับผู้มีความรู้ และประสบการณ์ตรง จำนวน 6 ราย ได้แก่ นายสถานีรถไฟ พนักงานขับรถไฟ (พขร.) เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุง หัวรถจักร หัวหน้าฝ่ายโยธา เจ้าหน้าที่วางแผนการจัดเวลาเดินรถ การครด และข้าราชการบำนาญฝ่ายโยธา เนื่องจากกลุ่ม เป้าหมายที่ได้ทำการสัมภาษณ์นี้ เป็นผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่โดยตรงและทำงานกับการรถไฟมาเป็นเวลาหลายปี ที่สามารถให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงได้ครบถ้วนและมีความน่าเชื่อถือ

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) การเก็บรวบรวม ข้อมูลซึ่งเป็นข้อมูลปฐมภูมิจัดเก็บโดยใช้การสัมภาษณ์ เชิงลึก (depth interview) เป็นการสัมภาษณ์แบบไม่มี แบบแผนใด ๆ โดยเป็นการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัว ซึ่งใช้เวลาในการสัมภาษณ์ 50 นาที ต่อคน ลักษณะของคำถาม ที่ใช้เป็นคำถามปลายเปิด เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ ให้ข้อมูลเชิงลึกมากขึ้น สามารถสื่อสารได้โดยตรงโดย เพชญหน้า (face to face situation) วิธีการสัมภาษณ์ รายบุคคลนี้เป็นการสนทนากันแบบ 2 ทาง ระหว่าง ผู้สัมภาษณ์กับผู้ตอบคำถาม ทำให้มีโอกาสได้รับข้อมูล ป้อนกลับมาสูง หาข้อเท็จจริงของคำตอบที่ซับซ้อนได้ดี ได้กำตอบครบถ้วน และการมีส่วนร่วมสูง

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการที่มีการเก็บรวบรวม

ไว้แล้ว รวมทั้งหนังสือที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นิตยสารด้านการขันส่งและหนังสือโลจิสติกส์อื่น ๆ



ภาพ 2 องค์ประกอบและขั้นตอนการวิจัย

### การอภิปรายผล

ความตรงต่อเวลาของการเดินทางรถชนเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ พ布ว่า สอดคล้องงานวิจัย ชลิตา พดุงมิตร (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ระหว่างกรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่ ซึ่งการวิจัยนี้ศึกษาถึง ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของ 3 รูปแบบ ได้แก่ รถทัวร์ รถไฟ สายการบิน ต้นทุนต่ำ และสายการบิน ปกติ โดยพิจารณาเส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย กลุ่มผู้โดยสารชาวไทย ที่เดินทางทั้ง 3 รูปแบบการเดินทางจำนวนทั้งสิ้น 321 คน เป็นกลุ่มตัวอย่างทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามถึงข้อมูลทั่วไป ข้อมูลคุณลักษณะการเดินทาง และข้อมูลด้านทัศนคติความพึงพอใจจากนั้นทำการพัฒนาและทดสอบแบบจำลองการเลือกใช้บริการที่อยู่ในรูปของ

แบบจำลองโลจิสติกแบบหลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) ทั้งนี้จากการพัฒนาแบบจำลองพบว่า เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางโดยรวมถึงปัจจัยทางด้านราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่อค่าตัวโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินทางพบว่า ผู้โดยสารที่เดินทางในแต่ละรูปแบบการเดินทางใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศสายการบินปกติภายในประเทศและรถไฟโดยคิดเป็นอัตราส่วนเท่ากับ 50 : 32 : 11 : 7 ตามลำดับ โดยพบว่างานวิจัยณัฐพงศ์ สันธิ (2554) ได้ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงระหว่างเชียงใหม่-กรุงเทพมหานคร ซึ่งในงานโครงการศึกษานี้วิเคราะห์หาสัดส่วนการเดินทางโดยรถสาธารณะระหว่างกรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่โดยการพัฒนาแบบจำลองโลจิสติก สำหรับดำเนินการสัดส่วนเลือกของ 3 รูปแบบการเดินทาง คือ รถไฟ รถทัวร์ และเครื่องบิน

ในการเก็บตัวอย่างนี้ได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง 536 คน และใช้วิธีการเก็บแบบ SP พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกขึ้นอยู่กับอายุรายได้ค่าโดยสาร และเวลาการเดินทางโดยแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุดมีค่าเท่ากับ 0.2741 มีความถูกต้องของการทำนายเท่ากับ 65.936% จากแบบจำลองที่ใช้เฉพาะตัวแปร Generic (มีค่าเท่ากับ 0.3053 มีความถูกต้องของการทำนายเท่ากับ 65.936%) เนพาะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เพื่อหาค่าเวลา (V.O.T) พบว่าค่าเวลาแตกต่างตามอาชีพโดยมีค่าเท่ากับ 207.85, 317.08, 283.25, 178.90, 181.78 และ 276.41 บาท/ชั่วโมง สำหรับอาชีพนักศึกษา นักธุรกิจ ข้าราชการ ค้าขาย พนักงานบริษัท และอาชีพอื่น ๆ ตามลำดับสำหรับแบบจำลอง Generic ของเวลาและค่าใช้จ่ายเดินทางรวมทุกอาชีพ พบว่า เมื่อไม่คำนึงถึงค่าเวลาและค่าใช้จ่ายเดินทางผู้เดินทาง มีความพึงพอใจเลือกเดินทาง โดยเครื่องบิน รถไฟ และรถทัวร์ลดลง ตามลำดับโดยค่าคงที่ของสมการ อารณประโภชน์เท่ากับ 0, -0.69746 และ -0.71914 ตามลำดับ การศึกษานี้ได้ประยุกต์ตัวแปรความเร็วสูง (HST) โดยสร้างสมการอารณประโภชน์ของ HST ภายใต้สมมติฐานที่ว่า ผู้เดินทางมีส่วนความพึงพอใจเลือก HST เท่ากับเครื่องบิน และได้ประยุกต์คาดคะเนการเลือกใน 4 รูปแบบ การเดินทาง ซึ่งสำหรับ HST ใช้เวลาการเดินทางและค่าใช้จ่ายตามที่คาดคะเนโดยรัฐ พบว่า สัดส่วนการเดินทางของเครื่องบิน รถไฟความเร็วสูงรถทัวร์และรถไฟเท่ากับ 51.79%, 43.80%, 2.76% และ 1.65% ตามลำดับ สอดคล้องกับ Farahbod and Klogan (1991) ได้ใช้การสำรวจวิธี Conjoint Analysis และอาศัยเทคนิคการสร้างแบบจำลองแบบ Logit ในการหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่ง รถบรรทุกในสหราชอาณาจักร ลักษณะของรถตู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร และได้ศึกษาถึงคุณลักษณะต่าง ๆ ได้แก่ เส้นทางเดินรถ การรับส่ง การโดยสาร การเข้ามาใช้บริการ

การขนสัมภาระ โดยความพึงพอใจของแต่ละบุคคลสามารถวัดและเรียงลำดับความชอบและสามารถจำลองได้ด้วยฟังก์ชันอรรถประโยชน์ (utility function) ซึ่งประกอบด้วยดัชนีคุณภาพด้านต่าง ๆ หลายด้านในลักษณะที่จะทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจจากการใช้บริการมากที่สุด โดยสอดคล้อง กับไชยวิทย์ บุญรัตน์ (2543) อ้างถึงใน JICA ได้ศึกษาและพัฒนาแบบจำลองในการเลือกประเภทการขนส่งโดยใช้ Logit Model ตัวแปรที่นำมาใช้สร้างแบบจำลองประกอบด้วย 3 ตัวแปร คือ ส่วนต่างของระยะเวลาเดินทาง (time difference) ส่วนต่างค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (cost difference) และจำนวนการเปลี่ยนถ่ายรถในระบบขนส่งสาธารณะ (number of transfers in public) มีรูปแบบของแบบจำลองการเลือกประเภทการขนส่ง

$$P = 1 / [1 + \exp(a + b\Delta T + c\Delta C + d.N)]$$

โดยที่  $P$  = สัดส่วนการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล

$\Delta T$  = ส่วนต่างของเวลาการเดินทาง (รถสาธารณะ - รถส่วนบุคคล) นาที

$\Delta C$  = ส่วนต่างของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)

$N$  = จำนวนครั้งในการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง

$a, b, c, d$  = สมประสิทธิ์

และสอดคล้องกับสุทธิพงษ์ มีไชย (2536) ได้ทำการศึกษาเพื่อสร้างแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง ในเขตเมืองเชียงใหม่ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ผู้เดินทางใช้ในการตัดสินใจเลือกยานพาหนะ โดยใช้แบบจำลองแบบ Logit Model ข้อมูลหลักที่ใช้สร้างแบบจำลองได้จากการสำรวจลักษณะการเดินทางของประชาชน (origin - destination survey) แบบจำลองที่สร้างขึ้นประกอบด้วยแบบจำลองสำหรับการเดินทางทุกวัสดุประสงค์

## ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยผู้มีวิจัยมีข้อเสนอแนะ ควรมีการนำแนวทางในการดำเนินการที่ได้ไปประกอบการพิจารณาและปรับใช้ในการวางแผนในการเดินรถไฟอย่างจริงจัง ทั้งในระดับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไขและส่งเสริมการใช้รถไฟอย่างเป็นระบบ

ที่ส่งผลต่อการเดินรถให้มีความตรงต่อเวลาไม่ล่าช้าเกินไป เช่น ระบบราง หัวรถจักร การบริหารเวลาการเดินรถ ให้มีความทันสมัยและสอดคล้องแผนงาน

1. ความมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดซื้อ

ขัดสร้างอุปกรณ์ที่ทันสมัยและวางแผนการเดินรถที่มีการคาดการณ์ของผู้โดยสาร

2. ความมีการศึกษาความต้องการของผู้โดยสาร ที่จะเลือกใช้รถไฟฟ้าเมือง ที่ไม่มีความตรงต่อเวลา



### References

- Burasomboon, C. (2000). *Modal split model in Bangkok*. Master of Engineering Thesis, Kasetsart University. (in Thai)
- Duangpattra, J. (2000). *Transportation principle*. Bangkok: Chulalongkorn University. (in Thai)
- Farahbod & Logan. (1991). A conjoint analysis approach service in a motor carrier industry. *Logistics and Transportation Review*, 27(2), 185-195.
- Kunason, B. (2000). *Analysis of factors affecting van transit operation and usage in Bangkok metropolitan area*. Master of Engineering Thesis, King Mongkut's University of Technology Thonburi. (in Thai)
- Meeyai, S. (1993). *An application of Logit model in the stage of modal choice for Chiang Mai urban area*. Master of Engineering Thesis, Chiang Mai University. (in Thai)
- Naruphiti, S. (2000). *Intelligent transportation*. Retrieved from <http://www.siblor.com/image/02-05-14.pdf> (in Thai)
- Padungmirt, C. (2009). *Factors effecting transportation selection between Bangkok-Chiang Mai*. Proceeding of Logistic and Supply Chain of Thai VCML 2009 Conference, Thammasat University. (in Thai)
- Piriyawat, C. (2000). *Customer satisfaction of bus travel and user acceptance in advanced public transportation systems (APTS) in Bangkok*. Master of Engineering Thesis, Chulalongkorn University. (in Thai)
- Santi, N. (2011). *High speed train passenger mode share between Chiang Mai - Bangkok*. Master of Engineering Thesis, Chiang Mai University. (in Thai)

