

ความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ

The Punctuality of Suburban Car Transportation Route:

Bangkok - Chachoengsao – Bangkok

จัตตุงค์ เพลินหัด และชัยฤทธิ์ ทองรอด

Jatturong Ploenhad and Chairid Thongrod

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

College of Logistics and Supply Chain, Suan Sunandha Rajabhat University

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ (2) เพื่อศึกษาถึงความสามารถในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าของรถไฟในเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ – ฉะเชิงเทรา – กรุงเทพฯ โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหาร จำนวน 6 คน เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ทฤษฎีความน่าจะเป็น (non probability sampling) เป็นการสุ่มตัวอย่างของวัน/เวลาในการให้บริการเดินรถโดยไม่ได้กำหนดโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่กลุ่มตัวอย่างถูกเลือกมาจากขบวนรถที่จัดให้บริการเมื่อวิ่งผ่าน สถานีกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ การเลือกวิธีนี้เนื่องจาก ผู้วิจัยไม่มีเวลามากพอ จึงเลือกวิธีนี้เพราะสามารถเลือก ตัวอย่างได้อย่างสะดวกนี้ใช้รูปแบบการวิจัยคุณภาพ (qualitative research) เป็นการวิจัยที่ศึกษาวิเคราะห์ด้วยข้อมูลเชิงคุณภาพที่รวบรวมได้จากสภาพแวดล้อมที่เป็นจริง และนำเสนอผลการวิจัยในลักษณะรวมความสำคัญของการวิจัยเชิงพรรณนา (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 ซึ่งทางด้านการจราจรในประเทศไทยได้มีปัญหาค่าที่รุนแรงขึ้นในทุกๆ ปีผนวกกับวิกฤตการณ์ ทางด้านเศรษฐกิจจึงทำให้ประเทศไทยต้องดำเนินนโยบายเกินดุลเงินสตร้อยละ 1 ของ GDP ซึ่งปัญหาการจราจรทำให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจเพราะน้ำมันที่ใช้ส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยปัจจุบันประเทศไทยใช้น้ำมันสูงถึงปีละ 41,007 ล้านลิตรหรือประมาณ 113 ล้านลิตรต่อวันโดยเป็นการใช้ในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสูงถึงปีละ 18,583 ล้าน ลิตรหรือคิดเป็นร้อยละ 45.31 ของการใช้น้ำมันทั้งประเทศและในขณะเดียวกันประเทศไทยสามารถที่จะผลิตน้ำมันได้เพียงวันละ 4 ล้านลิตรต่อวันจึงเป็นเหตุให้ประเทศไทยต้องจ่ายเงินเพื่อการนำเข้าน้ำมันเป็นจำนวนมากกว่าวันละ 555 ล้านบาทโดยต้องนำเข้าน้ำมันปีละประมาณ 200,000 ล้านบาทปริมาณน้ำมันประมาณร้อยละ 48 ได้ถูกใช้ไปในภาคการขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งทางบกซึ่งเป็นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก (สรวิศ นฤปิติ, 2543)

การขนส่งทางรถไฟเริ่มมีมานานแล้วตั้งแต่สมัยโบราณ เกิดขึ้นหลังจากยุคที่มนุษย์รู้จักใช้ล้อเข้ามาช่วยในการขนส่ง ในระยะเริ่มแรกใช้แรงสัตว์เช่น ม้า วัว ควาย ช้าง ลา เป็นต้น ลากให้เคลื่อนที่ไปตามรางที่กำหนดไว้โดยวงล้อนั้นทำด้วยไม้ ต่อมาก็มีวิวัฒนาการมาเรื่อยๆ รู้จักใช้เหล็กแทนไม้และมีการนำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทนกำลังสัตว์ การขนส่งทางรถไฟนี้เป็นการขนส่งประเภทที่ถือว่า เป็นประเภทที่บุกเบิกของการขนส่งเกือบทุก ๆ

ประเทศก่อนที่การขนส่งประเภทอื่น ๆ จะเจริญ ประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรกที่มีการขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้น ต่อมาได้แพร่หลายไปยังประเทศต่าง ๆ ในยุโรป อเมริกา และทั่วโลก(จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543)

สำหรับกิจการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยนั้นเริ่มในปีรัตนโกสินศก 105 ตรงกับพ.ศ. 2429 กิจการรถไฟได้ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กให้สร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ ถึงสมุทรปราการ ระยะทาง 21 กิโลเมตร เปิดเดินรถไฟเป็นครั้งแรกในเส้นทางให้ทำการสำรวจสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2549 ในเวลาเดียวกันได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ให้ทำการสำรวจเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพถึงเชียงใหม่ และมีทางแยกไปนครราชสีมาที่สระบุรีด้วย หลังจากนั้นได้มีพระกรุณาโปรดเกล้าให้สร้างเส้นทางจากกรุงเทพถึงนครราชสีมาเป็นเส้นทางแรก หลังจากนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้นสังกัดกระทรวงโยธาธิการ การก่อสร้างทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยได้เริ่มขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2435 ในรัชสมัยของพระองค์ในระยะแรกกิจการรถไฟดำเนินการโดยกรมรถไฟหลวงแห่งสยาม ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงโยธาธิการ ในปีพ.ศ. 2494 กรมหลวงได้เปลี่ยนสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้กฎหมายการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยมีทุนเริ่มต้นเพื่อดำเนินกิจการจากการจัดสรรของรัฐบาลจำนวน 30 ล้านบาท และได้อาศัยโครงสร้างขนส่งที่สร้างไว้ในสมัยที่เป็นหน่วยงานราชการและการดำเนินธุรกิจในลักษณะการผูกขาด ครั้นเมื่อ

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์จึงเสด็จทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ – อูรุษาระยะทาง 71 กิโลเมตร ซึ่งทางการได้ถือเอาวันนี้เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟหลวง

ความกว้างของรางเมื่อแรกสร้างทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรางกว้าง 1.435 เมตร ระยะทางทั้งหมด 1,076 กิโลเมตร ส่วนทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเป็นรางกว้าง 1.00 เมตร ที่สร้างเป็นรางขนาด 1.00 เมตร ก็เพื่อให้มีขนาดเท่ากับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหลาย คือ มาเลเซีย พม่า เขมร ต่อจากนั้นพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงให้เปลี่ยนรางขนาด 1.435 เมตร ทางฝั่งตะวันออกที่สร้างไปแล้วทั้งหมดเป็นขนาด 1.00 เมตร โดยใช้เวลาดำเนิน 10 ปี แล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2469 และต่อมาในปี 2504 ได้เริ่มโครงการ Dieselization โดยทยอยจัดหาเครื่องยนต์ดีเซลมาใช้แทนรถจักรไอน้ำ ซึ่งใช้เวลา 14 ปี จึงแล้วเสร็จ ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนักทรัพย์สินทั้งอาคาร และรถจักร ล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำต้องเร่งบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบในระหว่าง การเจรจากู้เงินนั้นธนาคารได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการในเชิงธุรกิจกรมรถไฟหลวง จึงเปลี่ยนสถานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ ภายใต้ชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา โดยดำเนินการอยู่ภายใต้ พ.ร.บ. การรถไฟฯ ฉบับ พ.ศ. 2494 ซึ่งในหลักการรัฐคุ้มครองดูแลและปลดผู้บริหารคุ้มครองอัตราเงินเดือนพนักงานคุ้มครองอัตราโดยสาร และค่าระวาง คุ้มครองการเปิดเปิดเส้นทางและบริการและคุ้มครองการลงทุนทั้งหมด แต่หากดำเนินงานขาดทุนรัฐจะชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด ต่อมากิจการรถไฟ ได้มีการขยายตัวโยมีการเพิ่มเส้นทางให้มากขึ้นและเปิดเดินรถไฟในเส้นทางต่างๆ อยู่ตลอดจนถึงปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย การขนส่งทางรถไฟเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถเคลื่อนย้ายสิ่งของและบุคคลไปได้ไกลด้วยต้นทุนการขนส่งต่ำ และมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น เพราะเครื่องที่อยู่ในเส้นทาง (ราง)

ที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะนั่นเอง ลักษณะเด่นของการขนส่งทางรถไฟคือ การที่ขบวนรถไฟแต่ละขบวนสามารถวิ่งผู้บรรทุกหรือผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ จึงสามารถให้บริการโดยประหยัดและเหมาะสมกับสินค้าหนักมาก ปริมาณมาก กินเนื้อที่มากและบรรทุกเป็นระยะไกล ๆ สินค้าที่นิยมขนได้แก่ ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน น้ำมัน ตู้คอนเทนเนอร์ เหมาะกับการขนส่งระยะทางไกล เพราะถ้าขนส่งระยะไกลจะถึงที่หมายช้ากว่ารถบรรทุก และต้องขนย้ายเปลี่ยนพาหนะ แต่ถ้าขนส่งทางไกลจะใช้เวลาพอกันแต่รถไฟมีข้อจำกัดที่ต้องวิ่งบนรางที่มีเส้นทางจำกัดตายตัว ทำให้มีความยืดหยุ่นในการขนส่งน้อย นอกจากนั้นยังมีข้อเสียคือ มักล่าช้าบ่อยๆ คุณภาพของการบริการค่อนข้างต่ำ เวลาออกรถกำหนดตายตัวไม่สามารถเปลี่ยนแปลงความต้องการได้

พ.ศ. 2517 ซึ่งเกิดวิกฤตน้ำมันและเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรุนแรงทั่วโลก ส่งผลให้ฐานะการเงินของการรถไฟฯ ตกต่ำลงอย่างรวดเร็ว ประสพภาวะขาดทุนและต้องพึ่งการอุดหนุนจากรัฐบาล ในขณะเดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลทั้งในด้านการให้บริการขนส่ง ผู้มีรายได้น้อยในอัตราค่าบริการที่ต่ำ ความกดดันให้มุ่งเน้นการแสวงหาผลตอบแทนในระยะสั้น ทำให้ขาดการลงทุนในทรัพย์สินที่จะให้ผลตอบแทนระยะยาว ตลอดจนความพยายามลดค่าใช้จ่าย ซึ่งรวมถึงการลดเลือนกำหนดการซ่อมบำรุงโครงสร้างขนส่งพื้นฐานต่าง ๆ ประกอบกับได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งทางถนนมากขึ้น ด้วยการก่อสร้างเส้นทางถนนจนมีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่ทุกจังหวัดได้มากกว่าเส้นทางรถไฟ ประชาชนหันไปใช้รถยนต์และบริการรถโดยสารหรือรถบรรทุกมากขึ้น จนทำให้บทบาทของการเดินทางหรือการขนส่งโดยรถไฟที่เคยได้รับความนิยม เพราะสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยลดลง และถูกทดแทนโดยการขนส่งทางถนน

ประเทศไทยมีการขนส่งด้วยระบบสาธารณะที่ใช้รางค่อนข้างต่ำ ทั้งในภาพรวมและในเมืองใหญ่ ประเทศไทยมีความหนาแน่นประชากรใกล้เคียงยุโรป และมีสภาพทางภูมิศาสตร์ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเหมือนประเทศฝรั่งเศส เยอรมัน แต่การขนส่งในกรุงเทพฯ แทบจะไม่ได้ใช้ระบบรางเลย ดังนั้นการใช้พลังงานในภาค

ขนส่งจึงค่อนข้างสูง เพราะระบบขนส่งอาศัยการพึ่งพา รถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งใช้พลังงานมากกว่าเป็นหลัก (ชรัศ พิริยะวัฒน์, 2543)

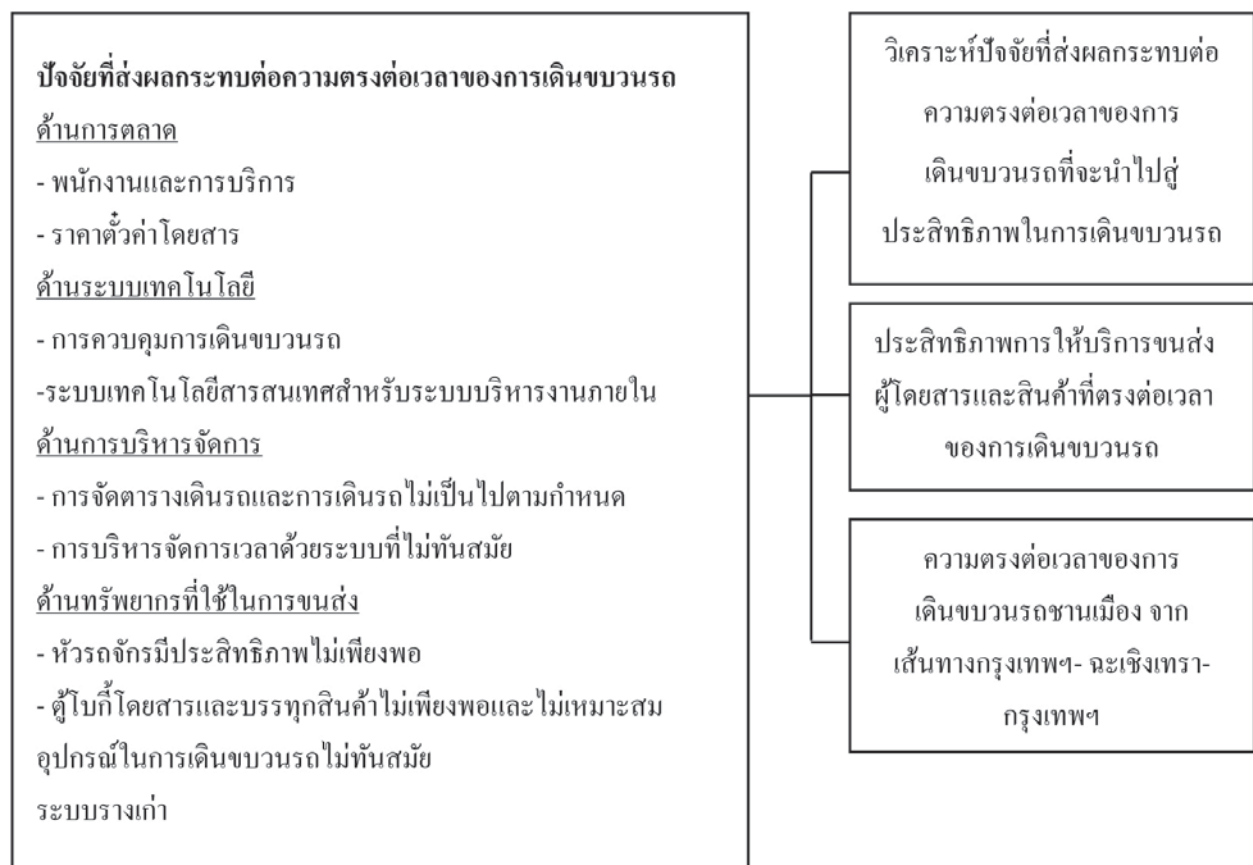
การให้บริการขนส่งของรถไฟมีมาตรฐานลดลง โดยมีอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากสภาพทางไม่สมบูรณ์ และความตรงต่อเวลาของการเดินรถอยู่ในเกณฑ์ต่ำ โดย ขบวนรถถึงปลายทางช้าลงเรื่อย ๆ เนื่องจากสภาพทาง ทำให้ขบวนรถลดความเร็วและต้องใช้เวลาในการเดินทาง มากกว่าเดิม ดังนั้นเราควรหันมามองว่าจะทำอย่างไรให้ รถไฟสามารถให้บริการได้ตรงต่อเวลาอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ให้เข้าถึงสถานีโดยสามารถรักษาเวลาได้เพื่อที่ประชาชน ซึ่งอยู่ต่างจังหวัดสามารถเดินทางเข้ามาทำงานให้กรุงเทพฯ โดยสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ตายตัว ไม่มี ปัญหาความล่าช้าในการเข้างานไม่ทันเวลาที่บริษัทกำหนด

ให้ประชาชนได้มีทางเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดย ไม่ต้องขับรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาในเมืองเพื่อลดปัญหา การจราจรคับคั่ง ช่วยกันประหยัดพลังงานในช่วยวิกฤต คลาดแคลน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความ ตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมือง จากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ
2. เพื่อศึกษาถึงความสามารถในการเพิ่ม ประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ของรถไฟในเส้นทางจากสถานีกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - กรุงเทพฯ

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวความคิด แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ กลุ่มปัจจัยที่ส่งผลต่อความตรงต่อเวลาของการเดินทางขบวนรถ ได้แก่ เรื่องด้านการตลาด,ด้านระบบเทคโนโลยี,ด้านการบริหารจัดการ และด้านทรัพยากรที่ใช้ในการขนส่ง

ตัวแปรตาม ได้แก่ ประสิทธิภาพในการเดินทางขบวนรถ, ประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ตรงต่อเวลา และความตรงต่อเวลาของการเดินทางขบวนรถจากเมืองจากเส้นทางกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ

หลักการและความสำคัญของประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ตรงต่อเวลาของการเดินทางขบวนรถ

การขนส่งเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) ที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศ การขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจตลอดจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการ คือ

1. ช่วยให้ประชาชนมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถ ที่จะซื้อสินค้าอุปโภคที่เหมือนกันได้ ตัวอย่างเช่น คนที่อยู่จังหวัดทางภาคเหนือก็สามารถมีอาหารทะเลบริโภคได้เหมือนกับที่อยู่ในจังหวัดใกล้ทะเลหรือคนที่อยู่ในต่างจังหวัด สามารถมีสินค้าบริโภคเช่นเดียวกับคนกรุงเทพฯ

2. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ในสมัยก่อนเมื่อการคมนาคมขนส่งยังไม่สะดวก ต้องพึ่งตนเอง โดยปลูกข้าวเลี้ยงสัตว์ทำเครื่องนุ่งห่ม ทำให้ไม่มีความชำนาญเฉพาะอย่าง เมื่อมีการขนส่งประชาชนสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันได้ ทำให้มีความต้องการสินค้านมากขึ้น จึงการแข่งขันกันทำผลิตในสิ่งที่ตนถนัดแล้วนำมาแลกเปลี่ยนกัน ทำให้เกิดความชำนาญในสิ่งที่ตนถนัดการผลิตก็มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเพราะเมื่อเกิดความชำนาญงานขึ้นต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตจะลดลง

3. ช่วยกระจายความเจริญเติบโต การขนส่งช่วยให้การติดต่อกันสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อนให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นเป็นการขยายเมืองออกไปในแง่ธุรกิจ การขนส่งช่วยให้มีการนำสินค้าไปขาย สินค้าที่ออกมาใหม่ ๆ ก็สามารถ

กระจายไปขายตามแหล่งที่การขนส่งเข้าถึงความเจริญก็ก้าวหน้าได้ทุกหนแห่ง

4. มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้มีการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่นจึงมีการเลียนแบบกันทางสังคม สังคมโดยรวมจึงเปลี่ยนได้เร็วขึ้น และทำให้ผู้คนมีสายตากว้างไกลขึ้น

5. ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันโลกดูเหมือนจะแคบลงเพราะผู้คนสามารถเดินทางถึงกันได้เกือบทั่วโลก หรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการมีระบบการขนส่งที่ดี

6. ช่วยให้มีมาตรฐานการศึกษาที่ดีขึ้น การขนส่งช่วยให้การกระจายสภาพการศึกษากว้างขวางไปในท้องถิ่นต่าง ๆ ที่การศึกษาขยายไม่ถึง สำหรับผู้ที่ต้องการศึกษาในระดับที่ไม่มีในท้องถิ่น ก็สามารถเดินทางไปศึกษาต่างถิ่นได้ หรือตัวอย่างที่เห็นได้ชัดตัวอย่างหนึ่งคือ ระบบการศึกษาของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราชที่กระจายไปทั่วประเทศก็เกิดจากระบบการขนส่ง

7. ช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งช่วยให้ประเทศต่าง ๆ ได้ติดต่อกันสะดวกยิ่งขึ้น ทำให้มีการแลกเปลี่ยนกันทางเศรษฐกิจและสังคมสร้างความสัมพันธ์กันได้ดียิ่งขึ้น

8. ความสำคัญด้านอื่น ๆ เช่น เพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศ การขนส่งช่วยให้สามารถเข้าถึงประชาชนในชุมชนต่างๆ การปกครองของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ง่ายขึ้น การขนส่งยังช่วยให้สะดวกในการติดต่อถึงกันและกัน ทำให้เกิดความเข้าใจกัน เกิดความสามัคคีขึ้นในชาติได้นอกจากนี้แล้วการขนส่งยังช่วยในด้านการป้องกันประเทศด้วย การขนส่งมีความจำเป็นต่อกิจกรรมทางทหารมาก เพราะในการเคลื่อนย้ายกำลังทหาร ตลอดจนอาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ ต้องอาศัยการขนส่งเป็นหลัก

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้ ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) เป็นการวิจัยที่ศึกษาวิเคราะห์ด้วยข้อมูลเชิงคุณภาพที่รวบรวมได้จากสภาพแวดล้อมที่เป็นจริง และนำเสนอผลการวิจัยในลักษณะรวมความสำคัญของ

การวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive research) โดยมุ่งเน้นการวิจัยเพื่อศึกษาสำรวจข้อเท็จจริง ความสัมพันธ์และแนวโน้มของเหตุการณ์ การปฏิบัติ และปัญหาในปัจจุบันตามหลักเหตุผลเพื่อการปรับปรุงแก้ไข โดยผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลมาจากแหล่งข้อมูล 2 แหล่งด้วยกัน คือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ข้อมูลปฐมภูมิเป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถชานเมือง ในเส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ ซึ่งในดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (informal interview) โดยใช้การสังเกตแบบมีส่วนร่วมโดยได้ร่วมเดินทางตามเส้นทางที่กำหนด เพื่อให้เห็นภาพและเข้าใจสถานการณ์ ผู้วิจัยได้ทำการเตรียมคำถามกว้าง ๆ ไว้ล่วงหน้า และทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเพื่อให้ข้อมูลที่ลึก ลึกซึ่งกว้างขวาง โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวต่อตัวกับผู้มีความรู้และประสบการณ์ตรง จำนวน 6 ราย ได้แก่ นายสถานีรถไฟ พนักงานขับรถไฟ (พชร.) เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงหัวรถจักร หัวหน้าฝ่ายโยธา เจ้าหน้าที่วางแผนการจัดเวลาเดินรถ การคัดรถ และข้าราชการบำนาญฝ่ายโยธา เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายที่ได้ทำการสัมภาษณ์นี้ เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยตรงและทำงานกับการรถไฟมาเป็นเวลาหลายปีที่สามารถให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงได้ครบถ้วนและมีความน่าเชื่อถือ

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยเลือกวิธีสำรวจแบบสุ่มเดินทางร่วมไปกับขบวนรถในวันเวลาที่ให้บริการเดินรถของขบวนรถในสายอื่น ๆ และในสายรถชานเมืองและการเก็บข้อมูลเชิงสถิติเกี่ยวกับความตรงต่อเวลา

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ข้อมูลทุติยภูมิเป็นการศึกษาความตรงต่อเวลาในการให้บริการเดินรถไฟในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเดินรถ เพราะการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการโลจิสติกส์ซึ่งต้องคำนึงถึงต้นทุน ความตรงต่อเวลา สามารถแข่งขันกับคู่แข่งและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า โดยการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง การอ้างอิงเอกสารทางวิชาการ และนิตยสาร การขนส่ง-โลจิสติกส์

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. เนื้อหาของงานวิจัยเป็นการศึกษาถึงปัญหาและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความตรงต่อเวลาของการเดินรถจากเส้นทางกรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ

2. การศึกษาในงานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากสถานีกรุงเทพฯถึงปลายทางสถานีฉะเชิงเทรา

3. มีการสัมภาษณ์ข้อมูลจากพนักงานขับรถไฟ ช่างซ่อมบำรุง เจ้าหน้าที่และผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

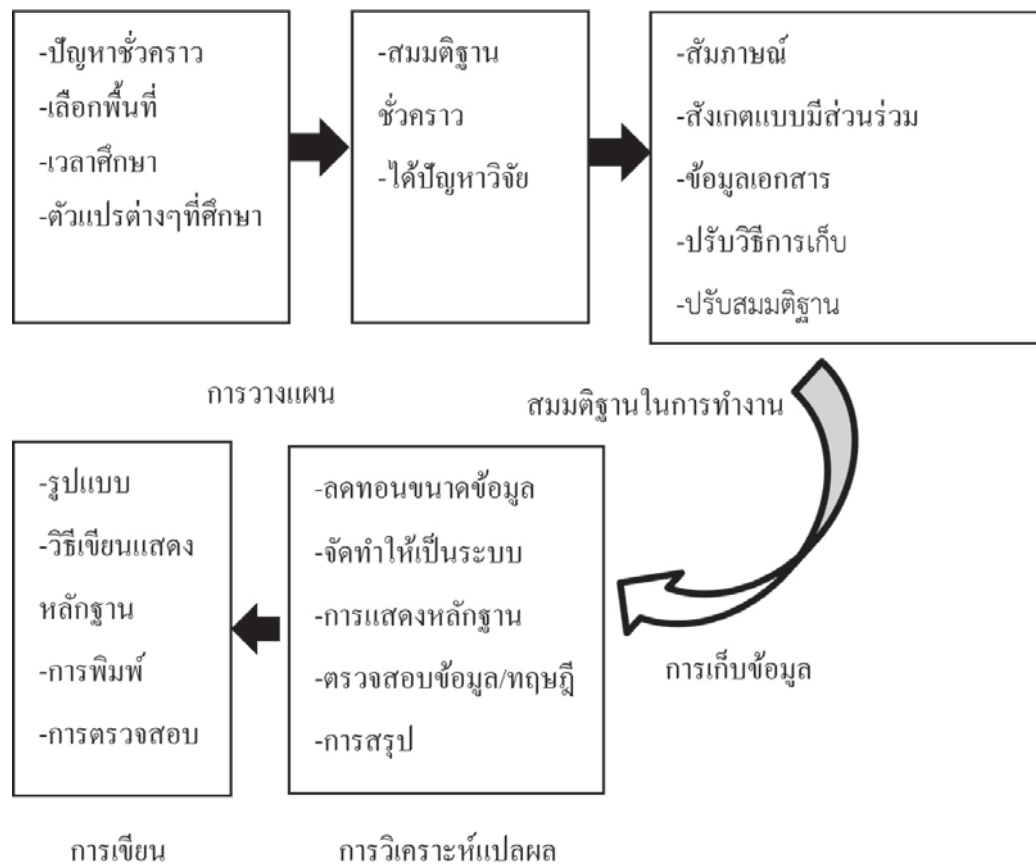
โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวต่อตัวกับผู้มีความรู้และประสบการณ์ตรง จำนวน 6 ราย ได้แก่ นายสถานีรถไฟ พนักงานขับรถไฟ (พชร.) เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงหัวรถจักร หัวหน้าฝ่ายโยธา เจ้าหน้าที่วางแผนการจัดเวลาเดินรถ การคัดรถ และข้าราชการบำนาญฝ่ายโยธา เนื่องจากกลุ่มเป้าหมายที่ได้ทำการสัมภาษณ์นี้ เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยตรงและทำงานกับการรถไฟมาเป็นเวลาหลายปีที่สามารถให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงได้ครบถ้วนและมีความน่าเชื่อถือ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) การเก็บรวบรวมข้อมูลซึ่งเป็นข้อมูลปฐมภูมิจัดเก็บโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (depth interview) เป็นการสัมภาษณ์แบบไม่มีแบบแผนใด ๆ โดยเป็นการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัว ซึ่งใช้เวลาในการสัมภาษณ์ 50 นาที ต่อคน ลักษณะของคำถามที่ใช้เป็นคำถามปลายเปิดเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้ข้อมูลเชิงลึกมากขึ้น สามารถสื่อสารได้โดยตรงโดยเผชิญหน้า (face to face situation) วิธีการสัมภาษณ์รายบุคคลนี้เป็นการสนทนากันแบบ 2 ทาง ระหว่างผู้สัมภาษณ์กับผู้ตอบคำถาม ทำให้มีโอกาสได้รับข้อมูลป้อนกลับมาสูง หาข้อเท็จจริงของคำตอบที่ซับซ้อนได้ดีได้คำตอบครบถ้วน และการมีส่วนร่วมสูง

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการที่มีการเก็บรวบรวม

ไว้แล้ว รวมทั้งหนังสือที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นิตยสารด้านการขนส่งและหนังสือโลจิสติกส์อื่น ๆ



ภาพ 2 องค์ประกอบและขั้นตอนการวิจัย

การอภิปรายผล

ความตรงต่อเวลาของการเดินขบวนรถชานเมืองจากเส้นทาง กรุงเทพฯ- ฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ พบว่า สอดคล้องงานวิจัย ชลิตา ผดุงมิตร (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่ ซึ่งการวิจัยนี้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของ 3 รูปแบบ ได้แก่ รถทัวร์ รถไฟ สายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินปกติ โดยพิจารณาเส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดเชียงใหม่ประกอบด้วย กลุ่มผู้โดยสารชาวไทยที่เคยเดินทางทั้ง 3 รูปแบบการเดินทางจำนวนทั้งสิ้น 321 คน เป็นกลุ่มตัวอย่างทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามถึงข้อมูลทั่วไปข้อมูลคุณลักษณะการเดินทาง และข้อมูลด้านทัศนคติความพึงพอใจจากนั้นทำการพัฒนาและทดสอบแบบจำลองการเลือกใช้บริการที่อยู่ในรูปของ

แบบจำลองโลจิตแบบหลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) ทั้งนี้จากการพัฒนาแบบจำลองพบว่าเมื่อพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางโดยรวมถึงปัจจัยทางด้านราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่อค่าตัวโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินทางพบว่า ผู้โดยสารที่เดินทางในแต่ละรูปแบบการเดินทางใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศสายการบินปกติภายในประเทศและรถไฟโดยคิดเป็นอัตราส่วนเท่ากับ 50 : 32 : 11 : 7 ตามลำดับ โดยพบว่างานวิจัยฉะเชิงเทรา (2554) ได้ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์สัดส่วนผู้เดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงระหว่างเชียงใหม่-กรุงเทพมหานคร ซึ่งในงานโครงการศึกษานี้วิเคราะห์หาสัดส่วนการเดินทางโดยสารสาธารณะระหว่างกรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่โดยการพัฒนาแบบจำลองโลจิต สำหรับทำนายสัดส่วนเลือกของ 3 รูปแบบการเดินทาง คือ รถไฟ รถทัวร์ และเครื่องบิน

ในการเก็บตัวอย่างนี้ได้ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง 536 คน และใช้วิธีการเก็บแบบ SP พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือก ขึ้นอยู่กับอายุรายได้ค่าโดยสาร และเวลาการเดินทางโดย แบบจำลองที่เหมาะสมที่สุดมีค่าเท่ากับ 0.2741 มีความ ถูกต้องของการทำนายเท่ากับ 65.936% จากแบบจำลอง ที่ใช้เฉพาะตัวแปร Generic (มีค่าเท่ากับ 0.3053 มีความ ถูกต้องของการทำนายเท่ากับ 65.936%) เฉพาะเวลาและ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เพื่อหาค่าเวลา (V.O.T) พบว่า ค่าเวลาแตกต่างกันตามอาชีพโดยมีค่าเท่ากับ 207.85, 317.08, 283.25, 178.90, 181.78 และ 276.41 บาท/ชั่วโมง สำหรับ อาชีพนักศึกษา นักธุรกิจ ข้าราชการ ค้าขาย พนักงาน บริษัท และอาชีพอื่น ๆ ตามลำดับสำหรับแบบจำลอง Generic ของเวลาและค่าใช้จ่ายเดินทางรวมทุกอาชีพ พบว่า เมื่อไม่คำนึงถึงค่าเวลาและค่าใช้จ่ายเดินทางผู้เดินทาง มีความพึงพอใจเลือกเดินทาง โดยเครื่องบิน รถไฟ และรถทัวร์ลดหลั่น ตามลำดับโดยค่าคงที่ของสมการ อรรถประโยชน์เท่ากับ 0, -0.69746 และ -0.71914 ตามลำดับ การศึกษานี้ได้ประยุกต์รถไฟความเร็วสูง (HST) โดยสร้าง สมการอรรถประโยชน์ของ HST ภายใต้สมมติฐานที่ว่า ผู้เดินทางมีส่วนความพึงพอใจเลือก HST เท่ากับเครื่องบิน และได้ประยุกต์คาดคะเนการเลือกใน 4 รูปแบบ การเดินทาง ซึ่งสำหรับ HST ใช้เวลาการเดินทางและค่าใช้จ่ายตามที่ คาดคะเนโดยรัฐ พบว่า สัดส่วนการเดินทางของเครื่องบิน รถไฟความเร็วสูงรถทัวร์และรถไฟเท่ากับ 51.79%, 43.80%, 2.76% และ 1.65% ตามลำดับ สอดคล้องกับ Farahbod and Klogan (1991) ได้ใช้การสำรวจวิธี Conjoint Analysis และอาศัยเทคนิคการสร้างแบบจำลองแบบ Logit ในการ หาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่ง รถบรรทุกในสหรัฐอเมริกาภายหลังจากกลุ่มบริษัทผู้ผลิต ส่วนใหญ่หันมาให้ความสำคัญกับการจัดส่งทันเวลา (just - in - time) ซึ่งได้กล่าวถึงความสำคัญของการทราบ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่ง ต่อผู้ประกอบการขนส่งว่าจะทำให้มีศักยภาพในการแข่งขัน กับผู้ประกอบการรายอื่นได้ นอกจากนี้ยังช่วยให้เข้าใจ ความต้องการของลูกค้ามากขึ้น สอดคล้องบุญรักษ์ ภูนาส (2543) ได้ทำการศึกษาคุณลักษณะของรถตู้โดยสารใน กรุงเทพมหานคร และได้ศึกษาถึงคุณลักษณะต่างๆ ได้แก่ เส้นทางเดินรถ การรับส่ง การโดยสาร การเข้ามาใช้บริการ

การขนส่งสาธารณะ โดยความพึงพอใจของแต่ละบุคคลสามารถ วัดและเรียงลำดับความชอบและสามารถจำลองได้ด้วย ฟังก์ชันอรรถประโยชน์ (utility function) ซึ่งประกอบด้วย ดัชนีคุณภาพด้านต่าง ๆ หลายด้านในลักษณะที่จะทำให้ ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจจากการใช้บริการมากที่สุด โดยสอดคล้อง กับไชยวิทย์ บุณสมบุรณ์ (2543) อ้างถึงใน JICA ได้ศึกษาและพัฒนาแบบจำลองในการเลือกประเภท การขนส่งโดยใช้ Logit Model ตัวแปรที่นำมาใช้สร้างแบบ จำลองประกอบด้วย 3 ตัวแปร คือ ส่วนต่างของระยะเวลา เดินทาง (time difference) ส่วนต่างค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (cost difference) และจำนวนการเปลี่ยนถ่ายรถในระบบ ขนส่งสาธารณะ (number of transfers in public) มีรูปแบบ ของแบบจำลองการเลือกประเภทการขนส่ง

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

โดยที่ P= สัดส่วนการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล

ΔT = ส่วนต่างของเวลาการเดินทาง (รถสาธารณะ - รถส่วนบุคคล) นาที

ΔC = ส่วนต่างของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)

N= จำนวนครั้งในการเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง

a,b,c,d= สัมประสิทธิ์

และสอดคล้องกับสุทธิพงษ์มีโย (2536) ได้ทำการ ศึกษาเพื่อสร้างแบบจำลองการเลือกยานพาหนะเดินทาง ในเขตเมืองเชียงใหม่เพื่อศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่ผู้เดินทาง ใช้ในการตัดสินใจเลือกยานพาหนะ โดยใช้แบบจำลอง แบบ Logit Model ข้อมูลหลักที่ใช้สร้างแบบจำลอง ได้จากการสำรวจลักษณะการเดินทางของประชาชน (origin - destination survey) แบบจำลองที่สร้างขึ้นประกอบด้วย แบบจำลองสำหรับการเดินทางทุกวัตถุประสงค์

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ควรมีการนำ แนวทางในการดำเนินการที่ได้ไปประกอบการพิจารณา และปรับใช้ในการวางแผนในการเดินรถไฟอย่างจริงจัง ทั้งในระดับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการ ปรับปรุงแก้ไขและส่งเสริมการใช้รถไฟอย่างเป็นระบบ

ที่ส่งผลต่อการเดินทางให้มีความตรงต่อเวลาไม่ล่าช้าเกินไป
เช่น ระบบราง หัวรถจักร การบริหารเวลาการเดินทาง
ให้มีความทันสมัยและสอดคล้องแผนงาน

จัดสร้างอุปกรณ์ที่ทันสมัยและวางแผนการเดินทางที่มีการ
คาดการณ์ของผู้โดยสาร

1. ควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดซื้อ

2. ควรมีการศึกษาความต้องการของผู้โดยสาร
ที่จะเลือกใช้รถไฟฟ้าในเมือง 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)

