



การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง
ในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

โดย

นางสาวกัลยาณี แนวแห่งธรรม



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2561

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูง
ในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2561
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

A STUDY NEED ASSESSMENT OF SERVICE PROVISION HIGH - SPEED RAIL
IN THE FUTURE A CASE STUDY BANGKOK - HUAHIN ROUTE



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Business Administration (MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION
PROGRAM)

Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2018

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

หัวข้อ	การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ
	รถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน
โดย	กัลยาณี แนวแห่งธรรม
สาขาวิชา	หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	รองศาสตราจารย์ ดร. ธีระวัฒน์ จันทิก

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

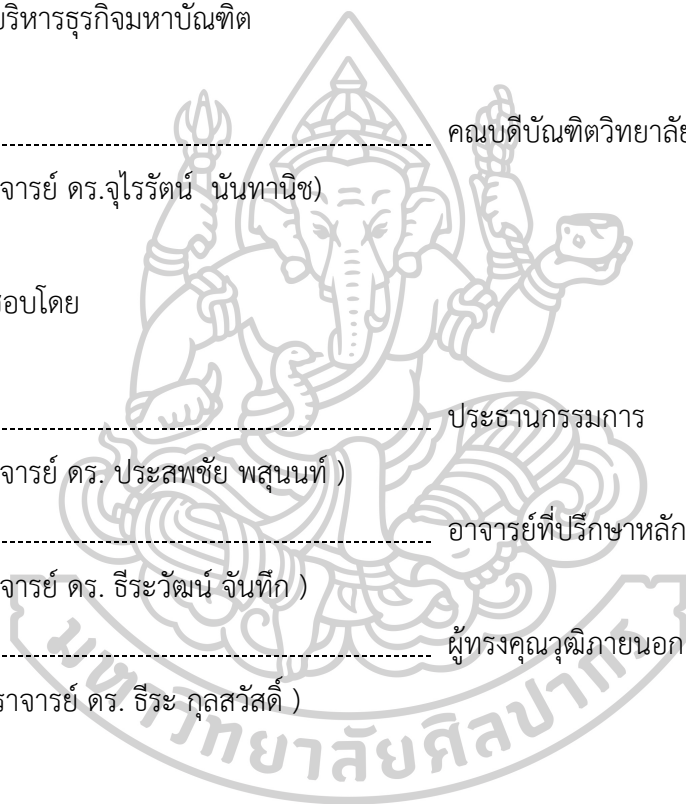
..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุไรรัตน์ นันทานิช)

พิจารณาเห็นชอบโดย

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ประสพชัย พสุนนท์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร. ธีระวัฒน์ จันทิก)

..... ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธีระ กุลสวัสดิ์)



58602302 : หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

คำสำคัญ : รถไฟความเร็วสูง, ความต้องการจำเป็น, แนวทางการให้บริการ

นางสาว กัลยาณี แนวแห่งธรรม: การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร. ชีระวัฒน์ จันทร์ทิพย์

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์สำคัญ 2 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาความต้องการจำเป็นเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน 2) เพื่อเสนอแนวทางในการให้บริการของโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน โดยการประยุกต์ใช้วิธีการแบบการวิจัยอนาคต EDFR หรือ Ethnographic Delhi Future Research (EDFR) มีวิธีดำเนินการวิจัย 4 ขั้นตอนดังนี้ ขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยทำการศึกษา (Netnography) สืบเคราะห์ข้อมูลจากเว็บไซต์และเอกสาร บทความ ขั้นตอนที่ 2 ใช้เครื่องมือเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR ในการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ในรอบแรก และนำข้อมูลที่ได้ในรอบแรกมาวิเคราะห์สร้างแบบสอบถาม ขั้นตอนที่ 3 วิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหา กับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) ขั้นตอนที่ 4 เขียนภาพอนาคต กำหนดให้ผู้เชี่ยวชาญ คือ กลุ่มผู้บริหารหรือนักวิชาการ และเจ้าหน้าที่หรือพนักงาน ที่มีความรู้หรือทำงานเกี่ยวข้องกับการรถไฟ จำนวน 17 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วยร้อยละมาตรฐาน พิสัยระหว่างควอไทล์ และ Fleiss Kappa

ผลวิจัยพบว่า ความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน มี 3 องค์ประกอบหลัก คือ ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ ด้านความคาดหวังการให้บริการและแนวทางดำเนินการ ด้านความกังวลด้านการให้บริการและแนวทางดำเนินการในอนาคต ซึ่งในแต่ละองค์ประกอบหลักมีองค์ประกอบย่อยทั้งหมด 8 ด้าน และ 23 แนวทาง โดยมีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมาก (Fleiss Kappa = 0.810)

58602302 : Major (MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION PROGRAM)

Keyword : HIGH - SPEED RAIL, NEED ASSESSMENT

MISS KANRAYANEE NAEHAENGTHAM : A STUDY NEED ASSESSMENT OF SERVICE PROVISION HIGH - SPEED RAIL IN THE FUTURE A CASE STUDY BANGKOK - HUAHIN ROUTE THESIS ADVISOR : ASSOCIATE PROFESSOR THIRAWAT CHANTUK, Ph.D.

The purpose of this research was to a Study need assessment. And to provide guidelines for the service of the railway project High speed in the future Case Study of Bangkok - Hua Hin route. This research was the Ethnographic Delphi Futures Research (EDFR). It was based on the fourth methodology steps as follows: First Researchers (Netnography) synthesize information from websites and articles. Second, Use EDFR future research tools to collect interview data in the first round. and The data collected in the first round was analyzed and questionnaires were prepared. Third, Content validity analysis with EDFR future research techniques using Fleiss Kappa. And Fourth, Write a picture of the future. The 17 key informants were executive administrators or Academic, Staff have knowledge or work related to the train. The research tools used interview and questionnaires. The statistics used for analyzing the collected data were basic statistics frequency, median, and interquartile range and Fleiss Kappa. The research results were as follows: Study need assessment of service provision high - speed rail in the future a case study Bangkok - huahin. consisted of 3 main elements of the Demand needs, service implementation guidelines, Expectations service operation guidelines and Concerns about the pattern of service operation in the future guidelines including with 8 elements and 23 Guidelines. And the consistency of the risk indicators was substantial (Fleiss Kappa = 0.810)

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาจากรองศาสตราจารย์ ดร.ประสพชัย พสุนนท์ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีระ กุลสวัสดิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่กรุณาให้คำปรึกษา คำแนะนำ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย ส่งผลให้งานวิจัยฉบับนี้ถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. ธีระวัฒน์ จันทิก ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ท่านกรุณาถ่ายทอดความรู้ ให้คำแนะนำ ตลอดจนให้ความช่วยเหลืออันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่ผู้วิจัยในการจัดทำวิทยานิพนธ์ ส่งผลให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

การวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้รับความเมตตาอย่างสูงยิ่ง จากผู้เชี่ยวชาญตั้งรายนามในภาคผนวก ซึ่งผู้วิจัยได้เรียนรู้ประสบการณ์จากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งมีความประทับใจและความภูมิใจอย่างยิ่ง ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย มหาลัยศิลปากรทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษาในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำวิจัย

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และคนรอบข้างทุกท่านที่คอยสนับสนุนในทุกด้าน และคอยเป็นกำลังใจที่สำคัญยิ่งแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด และเพื่อน ๆ ปริญญาโททุกคนที่คอยช่วยเหลือและให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีตลอดระยะเวลาที่เรียนด้วยกันมา

ท้ายที่สุด ผู้วิจัยหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานการรถไฟฟ้าในการใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน และมีความสอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคตได้อย่างแท้จริง

กัลยาณี แนวแห่งธรรม

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. คำถามการวิจัย.....	7
3. วัตถุประสงค์การวิจัย.....	8
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
5. ขอบเขตการวิจัย.....	8
6. นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
7. กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	10
บทที่ 2 เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
1. แนวคิดสินค้าและบริการสาธารณะ.....	12
2. แนวคิดการจัดการ.....	15
3. ทฤษฎีความต้องการจำเป็น.....	21
4. แนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่.....	26
5. ระบบการจัดการและการสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน.....	34
6. เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR.....	56

7. ฟลีสแคปปา.....	61
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	63
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	74
ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และ สังเคราะห์จากวีดิทัศน์.....	74
ขั้นตอนที่ 2 การประยุกต์วิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research)	74
ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาเกี่ยวกับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดย ใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa)	77
ขั้นตอนที่ 4 วิเคราะห์สรุป เขียนภาพอนาคต และนำเสนอ.....	79
บทที่ 4 ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงใน อนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน	81
1. ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์.....	81
2. ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและการวิจัยเอกสาร.....	90
3. ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากกการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (รอบที่ 1).....	90
4. ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัยอนาคต แบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa).....	111
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	116
1. สรุปผลการวิจัย	116
2. การอภิปรายผล	123
3. ข้อเสนอแนะ.....	129
รายการอ้างอิง.....	131

ภาคผนวก 136

 ภาคผนวก ก..... 137

 ภาคผนวก ข..... 141

 ภาคผนวก ค..... 146

 ภาคผนวก ง 150

 ภาคผนวก จ..... 156

 ภาคผนวก ฉ..... 160

ประวัติผู้เขียน 163



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1	สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารจากแหล่งข่าวออนไลน์หลายที่มา..... 2
ตารางที่ 2	การประมาณการความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ณ ปี พ.ศ. 2572..... 4
ตารางที่ 3	ประเภทของความจำเป็น..... 23
ตารางที่ 4	ความจำเป็นด้านผลลัพธ์..... 24
ตารางที่ 5	ความจำเป็น 3 ระดับ..... 25
ตารางที่ 6	การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน มีเป้าหมายเพื่อพัฒนา งานบริการของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ..... 27
ตารางที่ 7	การพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย..... 29
ตารางที่ 8	การวางระบบการบริหารงานราชการแบบบูรณาการมีเป้าหมาย..... 32
ตารางที่ 9	การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ระบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน..... 35
ตารางที่ 10	การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ ด้านความปลอดภัย การแก้ไขปัญหา จุดตัดทางรถไฟและสิ่งแวดลอม..... 37
ตารางที่ 11	จำนวนจุดตัดที่ต้องแก้ไข..... 38
ตารางที่ 12	การจัดการด้านสิ่งแวดลอม..... 40
ตารางที่ 13	การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ การเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟ ความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน..... 42
ตารางที่ 14	สรุปการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน.... 43
ตารางที่ 15	โครงการมีมูลค่าการลงทุน..... 43
ตารางที่ 16	ตัวชี้วัดมูลค่าผลตอบแทน..... 44
ตารางที่ 17	การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน..... 45

ตารางที่ 18	การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ ต้นแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน	48
ตารางที่ 19	ลักษณะโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน.....	53
ตารางที่ 20	การแบ่งช่วงเวลาของการทำนายหรือช่วงของการวางแผน.....	58
ตารางที่ 21	ค่าความคลาดเคลื่อน	59
ตารางที่ 22	แสดงเกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa.....	62
ตารางที่ 23	สรุปแนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์จากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	72
ตารางที่ 24	แสดงเกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa.....	78
ตารางที่ 25	ผลการศึกษาด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ จากการประยุกต์ วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จาก วีดิทัศน์.....	81
ตารางที่ 26	ผลการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์ จากวีดิทัศน์	84
ตารางที่ 27	ผลการศึกษาด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์ จากวีดิทัศน์.....	87
ตารางที่ 28	ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	96
ตารางที่ 29	ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ.....	97
ตารางที่ 30	ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	98
ตารางที่ 31	แสดงผลการวิจัยด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	100
ตารางที่ 32	แสดงผลการวิจัยการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงาน ให้บริการ.....	104
ตารางที่ 33	แสดงผลการวิจัยด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ...	108
ตารางที่ 34	ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิค การวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa).....	111

สารบัญภาพ

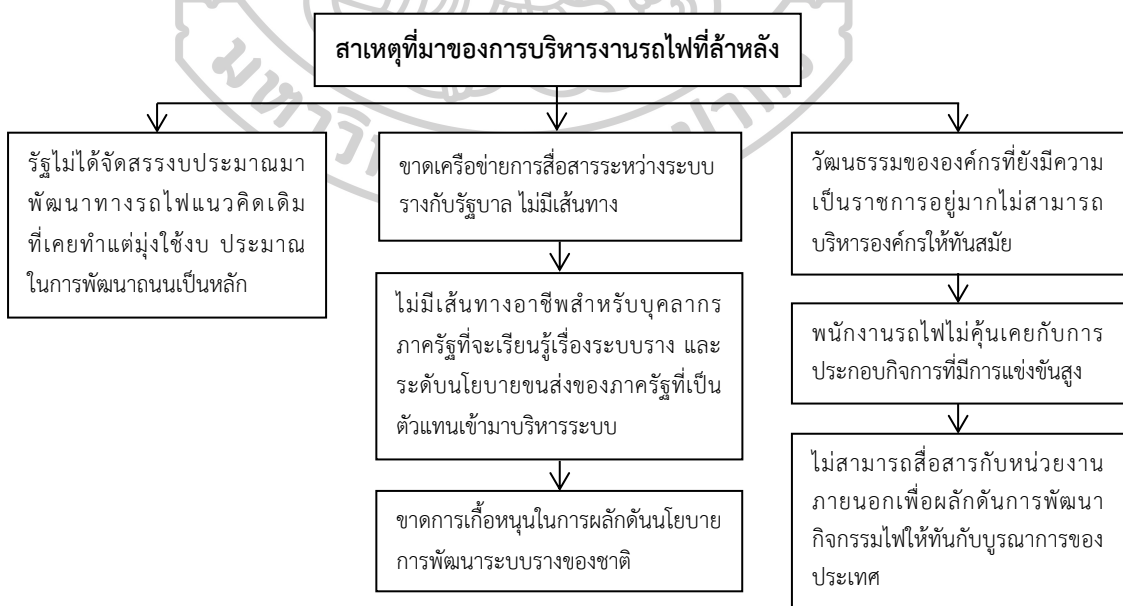
	หน้า
ภาพที่ 1 สาเหตุที่ทำให้การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟล่าช้า.....	1
ภาพที่ 2 ภาพอนาคตการจัดการรถไฟความเร็วสูง	6
ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ รถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน.....	10
ภาพที่ 4 ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานนอกจากกลยุทธ์และโครงสร้าง	16
ภาพที่ 5 บทบาทของการวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นที่มีต่อการวางแผนและพัฒนา.....	22
ภาพที่ 6 แนวเส้นทางจากกรุงเทพฯ - หัวหิน	46
ภาพที่ 7 รูปแบบสถานีนครปฐม.....	49
ภาพที่ 8 รูปแบบสถานีราชบุรี.....	50
ภาพที่ 9 รูปแบบสถานีเพชรบุรี.....	51
ภาพที่ 10 รูปแบบสถานีหัวหิน	52
ภาพที่ 11 ขั้นตอนการทำวิจัย EDR.....	56
ภาพที่ 12 สรุปขั้นตอนการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ รถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน.....	79
ภาพที่ 13 สรุปผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟ ความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน	114
ภาพที่ 14 ภาพอนาคตความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน.....	122

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในอดีตประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีรถไฟใช้เป็นอันดับต้น ๆ ของเอเชีย โดยได้มีการตั้งกรมรถไฟ ในปี พ.ศ. 2433 หลังจากนั้นก็มีการพัฒนาระบบรถไฟไทยอย่างต่อเนื่อง แต่การพัฒนาถือว่าเป็นไปอย่างล่าช้า จึงได้มีแนวคิดที่จะพัฒนาระบบรถไฟในประเทศเดิมที่ใช้รถไฟแบบธรรมดาให้เป็นระบบรถไฟความเร็วสูง โดยเริ่มมีการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง ในปี พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) และรัฐบาลมีการเปิดทางให้ต่างประเทศได้ศึกษาแนวเส้นทาง เนื่องจากประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศลาว ประเทศพม่า และประเทศมาเลเซีย จึงอยู่ในสถานะของการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียได้ ดังนั้นการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาประเทศจึงเป็นนโยบายที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญเพื่อเป็นการสร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ และการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556) การนำระบบรางของประเทศมาไว้กับรัฐวิสาหกิจทำให้การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟล่าช้าและมีสาเหตุดังแผนภาพที่ 1 ดังนี้



ภาพที่ 1 สาเหตุที่ทำให้การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟล่าช้า

จากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นถึงสาเหตุที่ทำให้การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟล่าช้าหลังปัจจุบันการรถไฟดำเนินการผลักดันการบริหารไปสู่รูปแบบดังกล่าวภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟซึ่งในเบื้องต้นรัฐบาลรับในหลักการที่จะเป็นผู้ลงทุนสร้างทางรถไฟ เช่นเดียวกับการสร้างถนนแล้วในส่วนค่าบำรุงรักษาทาง ค่าอาณัติสัญญาการควบคุมการเดินรถ (เรียกรวมกันว่า Infrastructure Maintenance and Operation: IMO) และในส่วนของการบริหารกิจการเดินรถเป็นประเด็นที่ยังต้องพิจารณาร่วมกับรัฐบาลเพื่อให้ได้รูปแบบการบริหารที่เหมาะสมต่อไป (นคร จันทกร และเยาวลักษณ์ สุนทรนนท์, 2554)

ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนโครงการรถไฟความเร็วสูงหลายเส้นทาง เป็นการขยายโอกาสจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ โดยหนึ่งในโครงการนั้นมีโครงการของกรุงเทพฯ - หัวหินรวมอยู่ด้วย และมีการเผยแพร่ให้ข้อมูลข่าวสารจากแหล่งข่าวออนไลน์หลายที่มา สามารถสรุปข่าวสารออกมาเป็นตารางที่ 1 ได้ดังนี้

ตารางที่ 1 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารจากแหล่งข่าวออนไลน์หลายที่มา

แหล่งข้อมูล,อ้างอิง	ข้อความ
ที่มา: ThaiPBSFRIEDRICHEBERT STIF TUNG. (2556). ลงทุนรถไฟความเร็วสูง: พลิกโฉมระบบขนส่งไทย. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.Festhailand.Org/web/media/Debate%20Show/high-speed-train_financial.pdf .	สำหรับไทย โครงการรถไฟความเร็วสูงจะเป็นการขยายโอกาสจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่, กรุงเทพฯ - หนองคาย, กรุงเทพฯ - ระยอง, กรุงเทพฯ - หัวหิน ตามภาพรวมใหญ่ แต่เมื่อสร้างจริง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย จะสร้างถึงแค่นครราชสีมา ก่อน เพื่อให้เหมาะสมกับงบประมาณ 7 แสนล้านบาท จากนั้นจึงค่อยขยายต่อไปถึงหนองคาย ซึ่งอาจใช้วิธีการหาผู้ร่วมทุน เพราะหากสร้างตามแผนทั้งหมดจะต้องใช้งบประมาณ 1.3 - 1.4 ล้านล้านบาท
ที่มา: ASTV ผู้จัดการออนไลน์. (2556). รถไฟความเร็วสูงสายใต้เสร็จปี 62 กรุงเทพฯ - หัวหินใช้เวลา 1 ชม. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์. 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9560000074399 .	โดยศักยภาพของรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหินนั้นสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 250 กม.ต่อชม. ขนส่งผู้โดยสารได้ประมาณ 700 คนต่อเที่ยว ใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ - หัวหินเพียง 1 ชั่วโมงพร้อมระบบป้องกันรถไฟอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Full - ATP) และระบบอาณัติสัญญาการควบคุมขบวนรถระดับมาตรฐานสากลพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก

ตารางที่ 1 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารจากแหล่งข่าวออนไลน์หลายที่มา (ต่อ)

แหล่งข้อมูล,อ้างอิง	ข้อมูล
<p>ที่มา: ไทยรัฐฉบับพิมพ์. (2559). เดินหน้าลุยรถไฟความเร็วสูง. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http:// www.thairath.co.th /con tent/616115.</p>	<p>นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า ได้มอบหมายให้นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เร่งรัดการจัดทำโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - ระยอง และกรุงเทพฯ-หัวหิน เพื่อนำเข้ามาบรรจุเป็นโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พีพีพี) แบบพาสต์แตร็ค ก่อนเสนอให้ที่ประชุมคณะกรรมการพีพีพี พิจารณาโดยเร็ว ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าว ถือเป็นแรงจูงใจโครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ หลังจากที่ผ่านมาได้มีการบรรจุโครงการลงทุนแบบพาสต์แตร็คไปแล้ว 5 โครงการนำร่อง ทั้งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์</p>

จากตารางที่ 1 สามารถวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ของประเทศไทยในการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบรถไฟทางคู่เพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของภูมิภาค ทำให้การเดินทางของประชาชนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบาย สามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างทั่วถึง นอกจากนี้ยังส่งเสริมศักยภาพของธุรกิจท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี โดยองค์กรที่รับผิดชอบระบบการขนส่งทางรางของไทย กระทรวงคมนาคมจะเสนอขอจัดตั้งกรมพัฒนาการขนส่งระบบราง เพื่อทำหน้าที่วางโครงสร้างพื้นฐานทางรางทั้งหมด อยู่ภายใต้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (กระทรวงคมนาคม, 2560) โดยมีการใช้กฎหมาย (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494) และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมที่ออกบังคับใช้มีผลให้เกิดองค์กรที่เรียกว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ถือเป็นนิติบุคคลมีสภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคมตามมาตรา 9 เพื่อให้สามารถบริหารและปฏิบัติการกิจได้ เพื่อให้มีการบูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการผังเมืองกับกฎหมาย ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักนายกรัฐมนตรีขึ้นให้มีอำนาจหน้าที่ในการประสานกำกับดูแลให้ทุกหน่วยงานบูรณาการแผนงานกับการผังเมืองเข้าไว้อย่างเป็นระบบ ความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน ได้ประมาณการความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ณ ปี พ.ศ. 2572 โดยประเมินผลประโยชน์ด้านต่าง ๆ ตั้งแต่สถานีบางซื่อ - สถานีหัวหิน สามารถสรุปได้ตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 การประมาณการความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ณ ปี พ.ศ. 2572

การคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ	ล้านบาทต่อปี
ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ	713.0
ลดมูลค่าเวลาในการเดินทาง	182.0
ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ	10.9
ลดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม	573.3
รวม	1,479.2

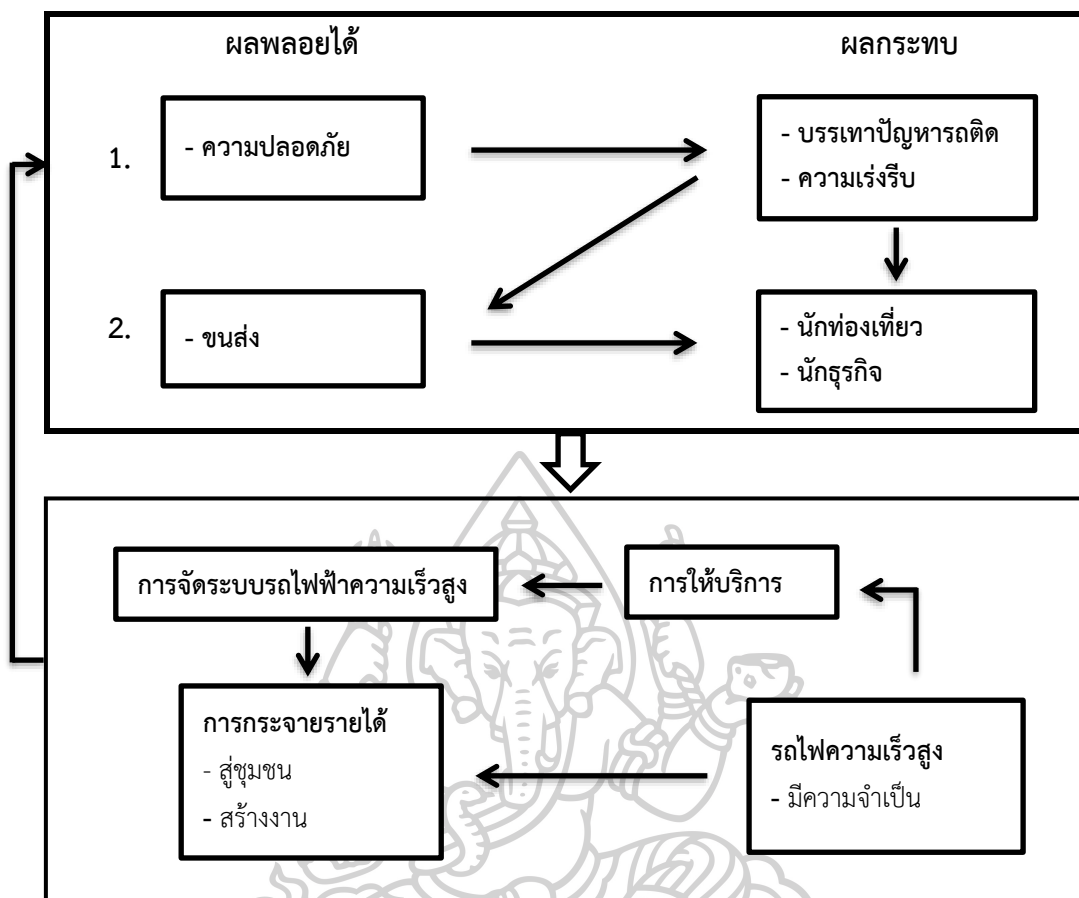
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2556)

โดยการคาดการณ์โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่จะเกิดขึ้นสายหนึ่งในอนาคต เป็นโครงการที่มีแนวเส้นทางจากสถานีบางซื่อ - สถานีหัวหิน เป็นระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงระยะทางทั้งหมด 211 กิโลเมตร วิ่งด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนส่งผู้โดยสารได้ประมาณ 700 คนต่อเที่ยว ค่าโดยสารโดยประมาณเที่ยวละ 560 บาทต่อเที่ยว การเดินทางได้รวดเร็ว สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารวันละ 11,170 คนต่อวัน ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ 357.8 ล้านบาทต่อปี ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถคิดเป็นมูลค่า 3,846.5 ล้านบาทต่อปี ลดเวลาการเดินทางคิดเป็นมูลค่า 924.5 ล้านบาทต่อปี ลดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม 3,200.6 ล้านบาทต่อปี ในด้านของความปลอดภัยกับสิ่งแวดล้อมในเรื่องของระบบนิเวศวิทยา มีมาตรการการป้องกันและลดผลกระทบ ด้านการระบายน้ำและควบคุมป้องกันปัญหาน้ำท่วม ในด้านประวัติศาสตร์และโบราณสถานให้มีความโปร่งลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ ด้านเสียงและการสั่นสะเทือน ออกแบบติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณชุมชน ด้านนโยบาย และชดเชยทรัพย์สินที่ชดเชยทรัพย์สินอย่างเป็นธรรม ในอนาคตรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายนี้จะขยายไปถึงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ (วิดิทัศน์รถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หัวหินประกอบสัมมนา ครั้งที่ 3 ธันวาคม 16, 2556)

ทั้งนี้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้ใช้เส้นทางผ่านทั้ง 4 จังหวัด ได้แก่ นครปฐมที่เป็นเมืองของการศึกษา ราชบุรีเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพชรบุรีเมืองที่มีประวัติศาสตร์มาอย่างยาวนาน และหัวหินเมืองพักตากอากาศที่เลื่องชื่อ และเป็นศูนย์รวมความรักของคนไทย ทั้ง 4 เมืองมีนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกให้ความสนใจ และมาเที่ยวเป็นจำนวนมาก นำเม็ดเงินเข้าประเทศอย่างมหาศาล ซึ่งทั้ง 4 เมืองนี้ต่างมีศักยภาพที่พร้อมต่อการขยายตัวเพื่อการรองรับการท่องเที่ยวได้อีกมาก แต่อุปสรรคที่สำคัญนั้นคือ ปัญหาจราจร เนื่องจากเส้นทางจากกรุงเทพฯการเดินทางไปทั้ง 4 เมืองนี้ มีเพียงทางถนนอย่างเดียว ซึ่งในช่วงเทศกาล การจราจรมีความหนาแน่นทำให้เสียเวลาใน

การเดินทาง ล้นเปลืองพลังงาน และที่สำคัญยังก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงขึ้นบ่อยครั้ง แต่ด้วยรถไฟความเร็วสูงจะปรับเปลี่ยนการเดินทางทั้ง 4 เมืองให้สะดวก รวดเร็วปลอดภัยมากขึ้น ด้วยเวลาเพียง 1 ชั่วโมง หลีกหนีจราจรที่ติดขัด ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก จำนวนนักท่องเที่ยวก็จะมากขึ้น นำรายได้สู่ท้องถิ่น เอื้อต่อการเกิดธุรกิจใหม่ เกิดการจ้างงานที่มากขึ้น นำมาสู่ชีวิตที่ดีกว่าของชาวนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และหัวหิน รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน คือ 1 ใน 4 สายทาง ที่ภาครัฐเร่งให้เกิดขึ้นจริงอย่างรูปธรรม เพื่อเพิ่มศักยภาพการคมนาคมการขนส่งของประเทศให้ทันสมัย เสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระดับสากล (สังเคราะห์วีดิทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3, 2556)

ด้วยเหตุผลความต้องการจำเป็นหลายอย่างประกอบกัน ผู้วิจัยได้เล็งเห็นถึงความต้องการจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงระบบขนส่ง แนวทางการดำเนินงานและบริการรถไฟของประเทศให้มีความเจริญและทันสมัยในภาพอนาคตของการจัดการด้านการให้บริการ จึงได้เลือกศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน เนื่องจากมีแผนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเป็นแห่งแรกของประเทศไทยเพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลพื้นฐานที่จะมีโอกาสนำไปสู่การพัฒนา ระบบขนส่งรถไฟของประเทศจะได้รับการพัฒนาให้มีความเจริญทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศหลังจากถูกทอดทิ้งมาเป็นเวลานาน อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จจะเกิดขึ้นได้ก็ด้วยความพยายามจากทุกฝ่ายในประเทศที่จะผลักดันให้เกิดการดำเนินงานต่อเนื่องโดยรัฐบาลทุกคณะที่เข้ามาบริหารประเทศ ในปัจจุบันได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของโครงการนี้ และเร่งดำเนินการหาความต้องการทำโครงการนี้ให้เกิดประโยชน์และตรงต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ภาครัฐควรจะต้องศึกษาระบุสาเหตุถึงปัญหาในปัจจุบันที่เป็นปัญหาอย่างแท้จริงเพื่อที่จะแก้ปัญหาในอนาคตได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้วิจัยดำเนินการสำรวจปัญหาหรือความต้องการของผู้ใช้บริการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะทำให้โครงการหรือการรถไฟได้รับความเชื่อถือและมีความเป็นไปได้สูงที่จะได้รับการสนับสนุนในลักษณะการศึกษาความต้องการจำเป็น (สุวิมล ว่องวาณิช, 2550) ที่สามารถนำมากำหนดเป็นแผนงานที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง ทั้งนี้ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าหากรัฐบาลดำเนินงานตามแผนของโครงการรถไฟความเร็วสูงที่วางไว้ในอนาคต เมื่อแล้วเสร็จจะเป็นการกระจายความเจริญภายในประเทศ ช่วยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศไทย ทำให้มีการกระจายรายได้สู่ชุมชน แต่ละจังหวัดของบริเวณสถานนั้น ๆ และช่วยกระจายการจราจรไม่ให้เกิดความหนาแน่นลดอุบัติเหตุ เพราะในปัจจุบันการแข่งขันเรื่องของเวลาเป็นสิ่งสำคัญเศรษฐกิจการค้า รวมไปถึงเรื่องการท่องเที่ยวต่างต้องแข่งขันกับเวลา ในระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสินค้าได้รับการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นตามลำดับเพื่อให้ทันต่อการแข่งขันและการเดินทางที่มากขึ้นทุกวัน จากที่มาและปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นผู้วิจัยสามารถสรุปเขียนเป็นภาพที่ 2 ได้ดังนี้



ภาพที่ 2 ภาพอนาคตการจัดการรถไฟความเร็วสูง
ที่มา: จากการสรุปประเด็นของผู้วิจัย

จากภาพที่ 2 การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางและขนส่งที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมสู่ภาคใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพรถไฟความเร็วสูงเป็นอีกตัวเลือกหนึ่งในการเดินทางและขนส่งในอนาคตมีความจำเป็นมากขึ้นเพราะสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ช่วยแก้ปัญหาในเรื่องรถติดมีความรวดเร็วในการเดินทาง และรถไฟถือได้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความปลอดภัย เมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น ๆ เมื่อเกิดรถไฟความเร็วสูงขึ้น จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเพราะสามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ทำให้เกิดธุรกิจต่าง ๆ มีการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชน และยังช่วยในการสร้างงานแก่ชุมชน ขณะเดียวกัน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) สนข. ก็ให้ความสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและข้อกังวลของชุมชน จึงได้ทำการศึกษาผลกระทบและกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมที่สุด ซึ่งประชาชนก็ได้รับประโยชน์ ทำให้ผู้ใช้บริการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟความเร็วสูงมากขึ้น

ทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง และนำเวลาที่เหลือไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นแทน นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงยังช่วยให้เกิดขึ้นการผลักดันในเรื่องการแก้ปัญหาการติด ลอดอุบัติเหตุ ระบบขนส่ง ส่งเสริมการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2556) และทั้งนี้หากโครงการดังกล่าวจะประสบความสำเร็จการดำเนินงานในอนาคตควรต้องเน้นการให้บริการที่เหมาะสมตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการสาธารณะนี้ด้วย

จากปรากฏการณ์ข้างต้นจึงทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน เพราะรถไฟกำลังเป็นที่สนใจจากภาคเอกชน รวมไปถึงภาคประชาชน รัฐบาลได้บรรจุนโยบายเรื่องรถไฟความเร็วสูงเข้าเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายเร่งด่วนและการที่รถไฟความเร็วสูงกลายเป็นที่สนใจเพียงเวลาไม่นานนี้ ทำให้เกิดกระแสในสังคมถกถึงความเหมาะสมของประเทศไทย ความต้องการจำเป็นและความพร้อมของคนที่จะมาใช้บริการ รวมไปถึงความพร้อมของหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบกิจการรถไฟว่ามีความพร้อมมากเพียงใดที่จะลงทุนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย รวมถึงงบประมาณในการลงทุนที่ใช้สูงมาก ความสำคัญของที่มาและปัญหาวิจัยนี้จะได้นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์สอบถามจากความต้องการจำเป็นของผู้ใช้บริการ ว่าข้อมูลที่ได้จะสะท้อนสภาพบริบทที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และในอนาคตว่าผู้ให้บริการมีความต้องการจำเป็นในเรื่องใดบ้างเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้น ข้อมูลดังกล่าวเป็นพื้นฐานสำคัญที่นำไปสู่การวางแผน การกำหนดแนวทางการพัฒนาของการรถไฟในเรื่องแนวทางการดำเนินงาน และการบริการให้สอดคล้องกับสภาพที่เกิดขึ้นในอนาคต และสนองความต้องการของผู้ใช้บริการของรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหินที่กำลังจะเกิดขึ้นในไม่ช้า และใช้ข้อมูลที่ได้มากำหนดนโยบายใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการรถไฟในทุกขั้นตอน ใช้ในการสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างชุมชนและประชาชนกับการรถไฟ ข้อมูลที่ได้ยังสามารถใช้เป็นหลักเทียบในการดำเนินงาน นำมาช่วยกำหนดวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานให้มีความชัดเจนตรงต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และมั่นใจได้ว่าวัตถุประสงค์ดังกล่าวสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตได้อย่างแท้จริง

2. คำถามการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ตามความคิดเห็นของผู้บริหารเจ้าหน้าที่และประชาชนมีความคิดว่าโครงการนี้มีความจำเป็นและตรงต่อความต้องการในอนาคตหากเริ่มดำเนินโครงการเป็นอย่างไร

3. วัตถุประสงค์การวิจัย

3.1 เพื่อศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูง ในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

3.2 เพื่อเสนอแนวทางในการให้บริการของโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

4.1 ทำให้ทราบถึงความต้องการจำเป็นและแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหินโดยแนวทางที่ศึกษาได้จะนำไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับสะท้อนความต้องการที่จำเป็นในด้านต่าง ๆ หากมีการดำเนินงานโครงการนี้ในอนาคต

4.2 ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงข้อมูลความต้องการอย่างแท้จริง และนำมาปรับใช้กับแนวทางการบริการเพื่อให้ตรงต่อความต้องการของผู้รับบริการมากที่สุด โดยอาจนำแนวทางมาวางแผนกลยุทธ์ให้เกิดการบริการที่เหมาะสมในอนาคต

5. ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยนี้มุ่งการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษา เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ตามความเห็นของผู้บริหารการรถไฟ เจ้าหน้าที่ พนักงานการรถไฟ และ นักวิชาการที่มีความรู้เกี่ยวกับการรถไฟ ซึ่งเป็นมุมมองทางเดียวจากผู้ให้บริการในการวิจัยนี้ยังไม่ได้ถามหรือศึกษาไปยังผู้รับบริการเพราะโครงการยังอยู่ในระหว่างการดำเนินงานยังไม่แล้วเสร็จหรือยังไม่ได้เปิดให้บริการด้วยกระบวนการวิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research) และการประยุกต์วิธี Netnography เพื่อศึกษาข้อมูลและการทบทวนวรรณกรรมเชิงอิเล็กทรอนิกส์

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail) หมายถึง โครงการในอนาคตตามแผนรถไฟความเร็วสูงที่วิ่งด้วยความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วระดับนี้จะต้องใช้ความกว้างทางสแตนดาร์ดเกจ 1.435 เมตร ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินเพียง 1 ชั่วโมง ใช้ขนส่งมวลชนหรือวัสดุสิ่งของรถไฟความเร็วสูงในที่นี้หมายถึงรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

6.2 ความต้องการจำเป็น (Need Assessment) หมายถึง สิ่งที่ต้องการอยากให้เกิดว่ามีลักษณะเช่นใด และประเมินสิ่งที่เกิดขึ้นจริงว่ามีลักษณะเช่นใด จากนั้นนำผลที่ได้มาวิเคราะห์

สิ่งที่เกิดขึ้นจริงว่าสมควรเปลี่ยนแปลงอะไรบ้าง ในที่นี้หมายถึง ในอนาคตที่คาดว่าผู้ใช้บริการจะมีความต้องการจำเป็นในเรื่องใดบ้างเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้นซึ่งเป็นการคาดการณ์จากผู้ให้บริการที่เป็นมุมมองทางเดียวเท่านั้นเนื่องจากเป็นโครงการที่ยังไม่แล้วเสร็จ ข้อมูลดังกล่าวเป็นพื้นฐานสำคัญที่นำไปสู่การวางแผน การกำหนดแนวทางการพัฒนาของการรถไฟในเรื่องแนวทางการดำเนินงาน และการบริการให้สอดคล้องกับสภาพที่เกิดขึ้นในอนาคตของโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

6.3 การบริการ (Service) หมายถึง เพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคลอื่นให้ได้รับบริการอย่างมีความสุข และความสะอาดสบายหรือเกิดความพึงพอใจ ในที่นี้หมายถึงการให้บริการของรถไฟความเร็วสูงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มาใช้บริการเกิดความพึงพอใจหรือสะอาดสบาย และกลับมาใช้บริการอีกของโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

6.4 ภาพอนาคต (Future) หมายถึง มีจุดมุ่งหมายที่จะทำการทำนาย เหตุการณ์ คาดคะเน หรือพยากรณ์เหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้จะต้องอิงพื้นฐานข้อมูลและข้อค้นพบที่จะได้จากการวิจัย เพื่อค้นหาและอาจจะต้องอิงกับข้อมูลในระยะเวลาหนึ่งที่ผ่านมาในอดีตด้วยเพื่อที่จะสามารถวาดภาพพิจารณาถึงแนวโน้มที่จะเกิดเหตุการณ์หนึ่ง ๆ ในอนาคต ในที่นี้หมายถึง การวางแผนและกำหนดนโยบายตลอดจนแนวทางการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูงในอนาคต มีการทำนายว่าถ้าเกิดโครงการนี้ขึ้น จะมีผลดีและเสียอย่างไรบ้าง

6.5 ผู้เชี่ยวชาญ (Connoisseur) หมายถึง ผู้ที่ได้รับการฝึกฝน มีความชำนาญ และมีความรู้เป็นเลิศเฉพาะเรื่องนั้น ในที่นี้หมายถึงผู้เชี่ยวชาญที่ให้ข้อมูลหลักเรื่องของการบริการหรือการจัดการที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน ที่มีประสบการณ์และสามารถให้ข้อมูลที่ผู้วิจัยต้องการได้

6.6 นักวิชาการ (Technocrat) หมายถึง ผู้ที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ ในที่นี้หมายถึง ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงในหลากหลายด้านของการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับภาพอนาคตของโครงการรถไฟความเร็วสูง

6.7 ผู้บริหาร (Executive) หมายถึง ผู้นำหรือผู้บริหาร ที่มีทักษะ มีความรู้ความสามารถ ในการนำพาองค์กรให้บรรลุความสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ซึ่งผู้บริหารที่มีความสามารถจะต้องเรียนรู้บทบาทหน้าที่ของตนเอง ในที่นี้หมายถึงผู้บริหารสถานีรถไฟในเขตปริมณฑล ที่ให้คำตอบเป็นผู้เชี่ยวชาญในงานวิจัยนี้

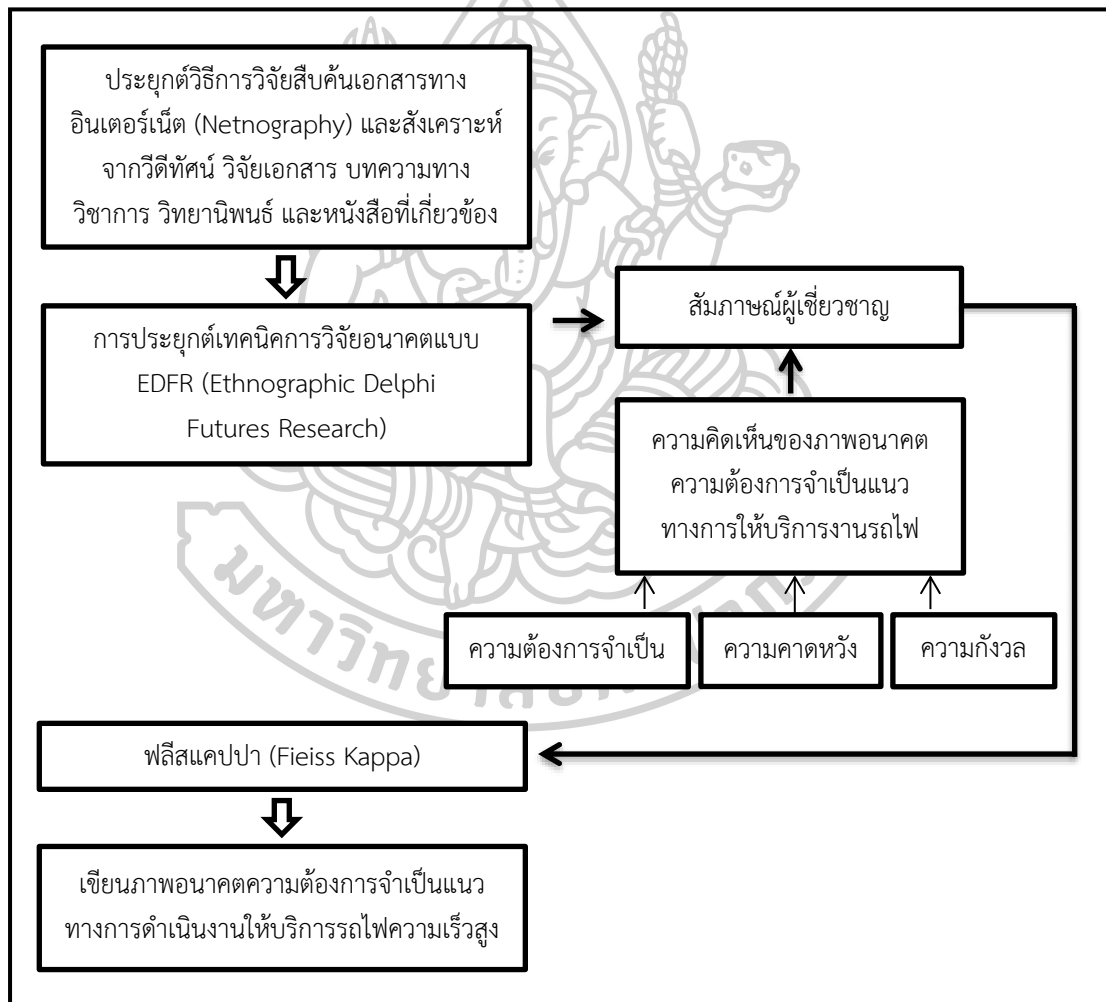
6.8 เจ้าหน้าที่หรือพนักงาน (Administration) หมายถึง ผู้ที่ได้รับคำสั่งจากผู้บังคับแล้วทำการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของงานการรถไฟในที่นี้หมายถึง พนักงานขายตั๋ว พนักงานคุมประแจ พนักงานกั้นรถ ที่ให้คำตอบร่วมกันนับเป็นผู้เชี่ยวชาญในงานวิจัยนี้

6.9 การสังเกตพฤติกรรมบนสื่อสังคมออนไลน์ (Netnography) หมายถึง การสังเกตพฤติกรรมบนสื่อสังคมออนไลน์ ในที่นี้หมายถึง เพื่อให้สามารถทราบถึงข้อมูลเกี่ยวกับโครงการรถไฟ

ความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน และความต้องการจำเป็นในอนาคตที่มีความจำเป็นมากน้อยเพียงใด กลุ่มผู้ใช้บริการมีความคิดเห็นถึงความต้องการจำเป็น และแนวทางการให้บริการเป็นอย่างไรถ้าจะมี รถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้นในประเทศไทย

7. กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม และศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เรื่อง การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ผู้วิจัยจึงได้กรอบแนวคิดในการวิจัยดังภาพที่ 3 ดังนี้



ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

จากภาพที่ 3 การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหินอธิบายได้ว่า ขั้นตอนแรกผู้วิจัยทำการศึกษา (Netnography) สืบเคราะห์ข้อมูลจากเว็บไซต์และเอกสาร บทความ ขั้นตอนที่สองโดยใช้เครื่องมือเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR ในการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ในรอบแรก และนำข้อมูลที่ได้ในรอบแรกมาวิเคราะห์สร้างแบบสอบถาม ขั้นตอนที่สามวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหา กับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) ขั้นตอนที่สี่เขียนภาพอนาคตความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูง



บทที่ 2

เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่องการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน โดยผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จากตำรา เอกสารวิชาการ วารสาร รายงาน การวิจัยและการสืบค้นข้อมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจ และประมวลประเด็นสำคัญที่แสดงถึงการศึกษากาพอนาคตของระบบบริหารคุณภาพของรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อประชาชนเขตปริมณฑลตามหัวข้อต่อไปนี้

1. แนวคิดสินค้าและบริการสาธารณะ
2. แนวคิดการจัดการ
3. แนวคิดความต้องการจำเป็น
4. แนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่
5. ระบบการจัดการและการสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน
6. เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR
7. ฟลีสแคปปา
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดสินค้าและบริการสาธารณะ

โกเมน จิรัญกุล (2551) ได้ให้ความหมาย สินค้าสาธารณะ หมายถึง ในระบบเศรษฐกิจเสรี การผลิตและการบริโภคเป็นไปตามกลไกตลาด สินค้าและบริการส่วนใหญ่ผลิตโดยกิจการหรือบุคคลในภาคเอกชน หน่วยงานภาครัฐมักไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยว ในระบบตลาด กลไกตลาดจะทำให้ระบบเศรษฐกิจมีการผลิตและการบริโภคสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่ประชาชนทั่วไปต้องการ ทั้งสิ่งที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต เช่นอาหาร เสื้อผ้า ที่อยู่อาศัย และสิ่งอื่น ๆ ที่ตอบสนองความต้องการด้านต่าง ๆ เช่น รถยนต์ โรงภาพยนตร์ โรงพยาบาล โรงเรียน แนวคิดทางเศรษฐศาสตร์สำนักเสรีนิยมเห็นว่าการทำงานของกลไกตลาดทำให้ระบบเศรษฐกิจมีการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ สินค้าและบริการใด ประชาชนมีความต้องการ จะได้รับการตอบสนอง หากตลาดมีการแข่งขันที่เสรี สิ่งที่คุณต้องการมากก็มีการผลิตออกมามาก สิ่งที่คุณไม่ต้องการก็จะมีไม่มีการผลิตออกมา อย่างไรก็ตาม การใช้กลไกตลาดไม่สามารถรับประกันได้ว่า สินค้าและบริการที่มีผู้ต้องการทุกอย่างรวมทั้งสินค้าที่มีความ

จำเป็นต่อชีวิตความเป็นอยู่ จะมีการผลิตออกมาเพื่อตอบสนองความต้องการ ในระบบตลาด ซึ่งการผลิตสินค้าและบริการเกิดจากแรงจูงใจการแสวงหาผลตอบแทนหรือกำไร อาจมีสินค้าและบริการบางอย่างที่ไม่มีใครอยากทำการผลิต หรือแม้มีการผลิต ก็ผลิตได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการ แม้สินค้าและบริการนั้น เป็นสิ่งที่มีความจำเป็นและเป็นประโยชน์ ในกรณีดังกล่าว รัฐบาลจำเป็นต้องเป็นผู้จัดหาสิ่งจำเป็นเหล่านี้ให้แก่ประชาชน

1. สินค้าและบริการที่ประชาชนจำเป็นต้องใช้ แต่การทำงานของระบบตลาดไม่สามารถทำให้เกิดขึ้นหรือไม่สามารถผลิตได้อย่างเพียงพอนี้ ก็คือ สินค้าสาธารณะ (Public Goods) ซึ่งมีคุณลักษณะบางประการที่ทำให้ไม่มีการผลิตตามความต้องการของตลาดคือ 1.1 สินค้าและบริการที่ทุกคนสามารถใช้ได้โดยไม่ต้องถูกเรียกเก็บเงินหรือจ่ายค่าใช้ ผู้ที่ไม่จ่ายเงินก็สามารถใช้สินค้าหรือบริการนั้นได้ โดยไม่ได้รับการกีดกันใด ๆ สินค้าและบริการเหล่านี้มีลักษณะที่แตกต่างกับสินค้าทั่วไป ซึ่งผู้ซื้อหรือผู้เช่าจะต้องจ่ายเงินเพื่อได้มา แต่สินค้าสาธารณะมีคุณลักษณะที่ไม่สามารถกีดกันการใช้ (Non - excludability) คือเมื่อมีการผลิตออกมาแล้ว ก็สามารถใช้ได้ทุกคน จะไปกีดกันไม่ให้ผู้ใดมาใช้ไม่ได้ 1.2 ไม่มีความเป็นปรปักษ์หรือความขัดแย้งในการใช้ การบริโภคสินค้าหรือบริการสาธารณะของบุคคลใดบุคคลหนึ่งไม่ได้ทำให้ผู้บริโภคอื่นต้องบริโภคสินค้านั้นลดน้อยลง กล่าวคือ การบริโภคสินค้าสาธารณะมีลักษณะที่ไม่เป็นการแข่งขันแย่งชิงกัน (Non-rival in Consumption) หากมีการผลิตเพื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งแล้ว คนอื่น ๆ ก็สามารถบริโภคได้โดยไม่ต้องเสียต้นทุนเพิ่มขึ้น ในทำนองเดียวกัน ผู้บริโภคก็ไม่สามารถปฏิเสธไม่ให้มีการผลิตและการใช้สินค้าหรือบริการนั้นได้ แม้ตนเองไม่ชอบ

คุณสมบัติของสินค้าสาธารณะสองประการที่กล่าวมาข้างต้น ถือว่าเป็นคุณสมบัติของสินค้าสาธารณะที่แท้จริงหรือสินค้าสาธารณะบริสุทธิ์ (Pure Public Goods) หรือบางที่เรียกกันว่าสินค้าส่วนรวม (Collective Goods) อย่างไรก็ตาม สินค้าและบริการบางอย่างที่รัฐพึงจัดหาให้แก่ประชาชน อาจไม่มีลักษณะของสินค้าสาธารณะอย่างครบถ้วน เช่น อาจจำกัดผู้บริโภคได้ หรืออาจมีการเก็บค่าบริการการใช้แม้เป็นเพียงบางส่วน สินค้าหรือบริการในลักษณะดังกล่าวนี้เรียกกันว่า สินค้ากึ่งสาธารณะ (Quasi - Public Goods) ตัวอย่างของสินค้าสาธารณะที่มักมีการกล่าวถึง คือ ถนนหนทางทั่วไป ไฟฟ้าที่ให้แสงสว่างตามท้องถนนในเวลากลางคืน และระบบป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่สาธารณะ ส่วนสินค้าสาธารณะที่รัฐบาลพึงจัดหาให้แก่ประชาชน แต่อาจมีการจำกัดการใช้หรือเก็บค่าบริการก็เช่น สวนสาธารณะ การใช้ไฟฟ้าและน้ำประปา บริการการศึกษา สาธารณสุข การใช้ทางหลวงแผ่นดิน สัญญาณโทรคมนาคม เป็นต้น

2. การแบ่งประเภทของสินค้าและบริการตามลักษณะของความเป็นสาธารณะ สินค้าและบริการชนิดต่าง ๆ สามารถแบ่งออกได้เป็นหลายประเภทตามความเป็นสาธารณะ 2.1. สินค้าเอกชน (Private Goods) สินค้าและบริการทั่วไป ส่วนมากเป็นสินค้าเอกชน (Private Goods) ซึ่งผู้ใช้ต้อง

จ่ายเงินค่าสินค้าหรือบริการจึงมีสิทธิ์ใช้ได้ สินค้าและบริการมีอยู่อย่างจำกัด ถ้ามีการบริโภคมากขึ้น แต่ไม่มีการผลิตเพิ่ม ก็จะมีปริมาณให้บุคคลอื่นบริโภคได้น้อยลง นอกจากนี้ ผู้ที่ไม่ยินดีจ่ายเงินซื้อสินค้าหรือใช้บริการ ก็ไม่สามารถใช้สินค้านั้นได้ สิ่งของแทบทุกอย่างที่เราเห็นในชีวิตประจำวัน เช่น ปากกา ดินสอ โตะ แก้ว วิทยุ เครื่องจักร ล้วนเป็นสินค้าเอกชน ทั้งสิ้น 2.2 สินค้าที่เรียกเก็บค่าบริการได้ (Toll Goods) สินค้าชนิดนี้ แม้มีลักษณะเป็นสินค้าสาธารณะที่หลายๆคนใช้ร่วมกันได้ แต่ก็สามารถเรียกเก็บเงินค่าใช้สินค้าหรือบริการได้ อาทิ การใช้ไฟฟ้า น้ำประปา ทางด่วน สวนสาธารณะ 2.3 สิ่งของหรือบริการที่ใช้ร่วมกันโดยไม่สามารถกีดกันกันได้ (Common - Pool Goods) เป็นสิ่งที่ทุกคนสามารถใช้ได้ เช่น อากาศบริสุทธิ์ การจับปลาในแม่น้ำลำคลองสาธารณะ การตัดต้นไม้หรือการเก็บพินในป่าที่ไม่เป็นเขตหวงห้าม การท่องเที่ยวตามชายทะเล การชมทัศนียภาพที่สวยงามตามธรรมชาติ

ในกรณีของสินค้าสาธารณะที่เป็นสิ่งที่ใช้ร่วมกันได้โดยบุคคลทั่วไป และไม่สามารถทำการกีดกันได้นั้น ในบางกรณี อาจมีการใช้ประโยชน์เกินขอบเขต เพราะสินค้าหรือสิ่งของที่มีลักษณะความเป็นสาธารณะหมายความว่าทุกคนมีสิทธิ์ใช้ประโยชน์ได้ตามความต้องการ แต่ถ้ามีคนใช้กันมากๆ ก็อาจเกิดปัญหาความแออัด หรือมีสิ่งของที่จะให้ใช้ ไม่เพียงพอ เช่น การใช้ถนนสาธารณะ คนสามารถใช้ได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ แต่ถ้ามีคนใช้กันมาก ๆ ก็เกิดปัญหาจราจรแออัด ทั้งยังทำให้เกิดมลภาวะ ดังนั้น การใช้สินค้าสาธารณะดังกล่าว อาจก่อให้เกิดปัญหากระทบภายนอก (Externality) ในเชิงลบ คือการใช้โดยบุคคลหนึ่งหรือหลายคนส่งผลกระทบต่อผู้อื่นที่ต้องใช้สิ่งนี้ด้วย ในบางกรณี จึงต้องมีการกำหนดเงื่อนไขบางอย่างในการใช้ เช่น จำกัดการใช้ถนนบางสายในบางเวลา ทั้งที่ถนนดังกล่าวเป็นถนนหลวงที่ทุกคนมีสิทธิ์ใช้ได้ หรือใช้การเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ แทน เช่น รถไฟ เครื่องบิน เป็นต้น

3. บทบาทของรัฐบาลในการผลิตสินค้าสาธารณะในทางเศรษฐศาสตร์ การมีสินค้าสาธารณะถือว่าเป็นลักษณะหนึ่งของความล้มเหลวของตลาด (Market Failure) คือ ถ้าอาศัยระบบตลาดโดยลำพังโดยที่รัฐบาลไม่เข้าแทรกแซงหรือเข้ามาทำการผลิต สินค้าสาธารณะจะไม่เกิดขึ้น หรือผลิตได้ไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ในประเทศต่าง ๆ รัฐบาลมีหน้าที่ดูแลสวัสดิการของประชาชน สินค้าและบริการที่กิจการหรือบุคคลในภาคเอกชนไม่ยินดีผลิต แต่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต หรือมีผลต่อการเสริมสร้างสวัสดิการแก่ประชาชน รัฐบาลก็ต้องเป็นผู้จัดหาให้ เช่น การสร้างถนนหนทาง ระบบคมนาคม ระบบป้องกันน้ำท่วม เป็นต้น แต่การผลิตสินค้าเหล่านี้ต้องมีค่าใช้จ่าย รัฐบาลจึงต้องมีงบประมาณในการสร้างสินค้าสาธารณะเหล่านี้ ซึ่งงบประมาณของรัฐบาลมาจากการเก็บภาษีอากรเป็นสำคัญ บางคนจึงกล่าวว่า ประชาชนผู้เสียภาษีคือเจ้าของที่แท้จริงของสินค้าสาธารณะต่าง ๆ ที่รัฐบาลสร้างขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ประชาชนผู้เสียภาษีจะเป็นเจ้าของที่แท้จริงของสินค้าสาธารณะ แต่ลักษณะของสินค้าสาธารณะนั้นไม่สามารถจำกัดผู้ใช้หรือกีดกันการใช้ได้

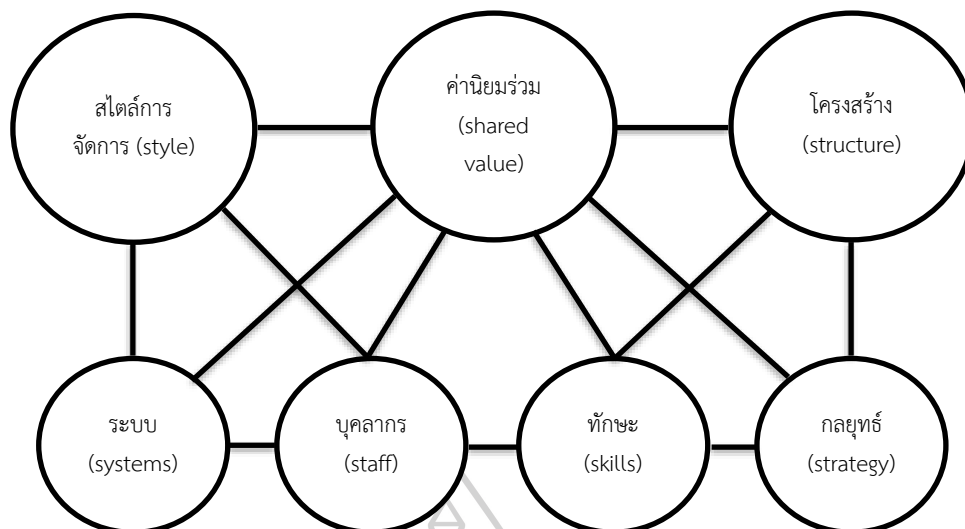
ผู้ที่เสียภาษีมาก็ไม่อาจใช้สินค้าสาธารณะมากกว่าผู้เสียภาษีน้อย และผู้ไม่เสียภาษี ก็มีสิทธิ์ใช้สินค้าสาธารณะได้เช่นเดียวกับผู้เสียภาษี

จากที่กล่าวมาข้างต้น เรื่องสินค้านั้นเป็นเรื่องสำคัญในวิชาเศรษฐศาสตร์เพราะจะทำให้เราเข้าใจถึงปัญหาทางเศรษฐศาสตร์อย่างลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นปัญหาความล้มเหลวของตลาด (Market Failure) หรือจะเป็นปัญหาทรัพยากรสูญเปล่า หรือเกิดการขาดแคลน Free Rider ก็ตาม การสร้างสิ่งสาธารณูปโภคมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ ไฟฟ้า น้ำประปา ระบบขนส่งคมนาคม ระบบป้องกันภัยธรรมชาติ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ การลงทุนขนาดใหญ่ในกิจการที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวต้องใช้เงินมากและมีความเสี่ยงสูง ซึ่งกิจการในภาคเอกชนมักไม่สนใจที่จะทำการลงทุน รัฐบาลจึงต้องเป็นผู้ลงทุนเอง สินค้ากึ่งสาธารณะบางอย่างแม้มีการเก็บค่าใช้บ้าง แต่ก็ไม่เก็บเต็มตามต้นทุนที่ใช้ในการผลิต คือมีส่วนที่รัฐบาลให้การอุดหนุนเจือปนอยู่ในการศึกษาความต้องการ และแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน ว่าสินค้าสาธารณะรถไฟความเร็วสูงถ้าสร้างเสร็จแล้วจะประสบความสำเร็จหรือสูญเปล่า และจะมีผู้มาใช้บริการหรือไม่ และรัฐบาลยังมีส่วนในการช่วยเหลือบริการประชาชนในเรื่องสินค้าสาธารณะหลายอย่าง เพื่อให้ชีวิตของประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และสะดวกสบายในเรื่องของการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ยังช่วยสร้างงานสร้างรายได้ให้แก่แหล่งชุมชน ส่งเสริมการท่องเที่ยว และยังสามารถนำความเจริญเข้าสู่ต่างจังหวัดอีกด้วย

2. แนวคิดการจัดการ

การจัดการ (Management) ตามพจนานุกรมฉบับพระราชบัณฑิตสถาน พ.ศ. 2542 ให้ความหมาย การจัดการ หมายถึง การสั่งงาน ควบคุมงาน ดำเนินงาน

อองรี ฟาโยล์ (1949) ได้กล่าวถึงการจัดการว่าเป็นกระบวนการที่ประกอบด้วยขั้นตอนที่สำคัญ 5 ขั้นตอน คือ การวางแผน การจัดองค์กร การบังคับบัญชา การประสานงาน และการควบคุม วาร์เรน บี. บราวน์ (Warren B. Brown) ให้ความหมาย การบริหาร คือ งานของผู้นำที่ใช้ทรัพยากรบริหารทั้งปวงที่มีอยู่ในหน่วยงาน เพื่อให้เป้าหมายที่กำหนดไว้บรรลุผล พิมลจรรยา นามวัฒน์ ให้ความหมาย การบริหารคือ การประสานประสานทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ชูบ กาญจนประการ ให้ความหมาย การบริหาร หมายถึง การทำงานของคณะบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ร่วมกันปฏิบัติการ ให้บรรลุเป้าหมายร่วมกัน (Thomas J. Peters, 1977) และโรเบิร์ต เอช วอเตอร์แมน จูเนียร์ (Robert H. Waterman, Jr.) พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานนอกจากกลยุทธ์ และโครงสร้าง ยังมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์เชื่อมโยงกันทั้งหมด 7 ปัจจัยได้แก่



ภาพที่ 4 ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานนอกจากกลยุทธ์และโครงสร้าง
ที่มา: จากการสรุปประเด็นของผู้วิจัย

การจัดการ (Management) หมายถึง ขบวนการที่ทำให้งานกิจกรรมต่าง ๆ สำเร็จลงได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลด้วยคนและทรัพยากรขององค์กร (Robbins and DeCenzo, 2004; Certo, 2003) ซึ่งให้ตามความหมายนี้องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ ได้แก่ ขบวนการ (Process) ประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effectiveness) ขบวนการ (Process) ในความหมายของการจัดการนี้หมายถึงหน้าที่ต่าง ๆ ด้านการจัดการ ได้แก่ การวางแผน การจัดองค์การ การโน้มนำองค์กร และการควบคุม ซึ่งจะได้อธิบายละเอียดต่อไปในหัวข้อต่อไปเกี่ยวกับ หน้าที่และขบวนการจัดการเป็นเรื่องเกี่ยวกับลักษณะของ การจัดการ โดยประสิทธิภาพ หมายถึงการทำงานอย่างถูกวิธี เป็นการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยนำ เข้า (Inputs) กับผลผลิต (Outputs) หากเราสามารถทำงานได้ผลผลิตมากกว่าในขณะที่ใช้ปัจจัยนำเข้าน้อยกว่า หรือ เท่ากัน ก็หมายความว่า เราทำงานได้มีประสิทธิภาพมากกว่า ซึ่งปัจจัยนำเข้าในการจัดการก็คือทรัพยากรขององค์กร ได้แก่ คน เงิน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักร และทุน ทรัพยากรเหล่านี้มีจำกัด และเป็นต้นทุนในการดำเนินงานขององค์กร ดังนั้นการจัดการที่ดีจึงต้องพยายามทำให้มีการใช้ทรัพยากรน้อยที่สุดและให้เกิดผลผลิตมากที่สุด

ประสิทธิผล (Effectiveness) สำหรับประสิทธิผลในการจัดการหมายถึง การทำได้ตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ การจัดการที่มีเพียงประสิทธิภาพนั้นยังไม่เพียงพอต้องคำนึงว่าผลผลิตนั้นเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ ตัวอย่างเช่น สถาบันศึกษาที่ผลิตผู้สำเร็จการศึกษาพร้อมกันที่ละมาก ๆ หากไม่คำนึงถึงคุณภาพการศึกษาก็อาจจะได้แต่ประสิทธิภาพ คือใช้ทรัพยากรในการผลิตหรือต้นทุนต่อผู้เรียนต่ำ แต่อาจจะไม่ได้ประสิทธิผลในการศึกษา เป็นต้น และ ในทางกลับกัน

หากทำงานที่ได้ประสิทธิผลอย่างเดียวก็น่าไม่ได้ ต้องคำนึงถึงต้นทุนและความมีประสิทธิภาพด้วยเช่นกัน ตัวอย่างเช่น บริษัท Hewlett - Packard อาจจะทำตลับหมึกสีสำหรับเครื่อง Laser Printer ที่มีสีเหมือนจริงและทนนานมากกว่าเดิมได้ แต่ต้องใช้เวลา แรงงาน และวัตถุดิบที่สูงขึ้นมาก ทางด้านประสิทธิผลออกมาดี แต่นับว่าไม่มีประสิทธิภาพ เพราะต้นทุนรวมสูงขึ้นมาก เป็นต้น

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2550) ได้ย่อบทวนการจัดการ 5 ประการนี้ เป็นหน้าที่พื้นฐาน 4 ประการ ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ(Organizing) การโน้มนำ (Leading or Influencing) และการควบคุม (Controlling) อย่างไรก็ตามงานในแต่ละส่วนของขบวนการจัดการที่กล่าวข้างต้นนี้มีความสัมพันธ์และมีผลกระทบซึ่งกันและกัน ประกอบด้วย

การวางแผน (Planning) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเป้าหมายขององค์การ สร้างกลยุทธ์ เพื่อแนวทางในการดำเนินไปสู่เป้าหมาย และกระจายจากกลยุทธ์ไปสู่แผนระดับปฏิบัติการ โดยกลยุทธ์และแผนในแต่ละระดับและแต่ละส่วนงานต้องสอดคล้องประสานกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในส่วนงานของตนและเป้าหมายรวมขององค์การด้วย

การจัดองค์การ(Organizing)เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับการจัดโครงสร้างขององค์การ โดยพิจารณาว่า การที่จะทำได้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้นั้น ต้องมีงานอะไรบ้าง และงานแต่ละอย่างจะสามารถจัดแบ่งกลุ่มงานได้อย่างไร มีใครบ้างเป็นผู้รับผิดชอบในแต่ละส่วนงานนั้น และมีการรายงานบังคับบัญชาตามลำดับชั้นอย่างไร ใครเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ

การโน้มนำพนักงาน (Leading/influencing)เป็นเรื่องเกี่ยวกับการจัดการให้พนักงานทำงาน อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งต้องใช้การประสานงาน การติดต่อสื่อสารที่ดี การจูงใจในการทำงาน ผู้บริหารต้องมีภาวะผู้นำที่เหมาะสม ลดความขัดแย้งและความตึงเครียดในองค์การ

การควบคุม (Controlling) เมื่อองค์การมีเป้าหมาย และได้มีการวางแผนแล้วก็ทำการจัดโครงสร้างองค์การ ว่าจ้างพนักงาน ฝึกอบรม และสร้างแรงจูงใจให้ทำงาน และเพื่อให้แน่ใจว่าสิ่งต่าง ๆ จะดำเนินไปตามที่ควรจะเป็น ผู้บริหารก็ต้องมีการควบคุมติดตามผลการปฏิบัติการ และ เปรียบเทียบผลงานจริงกับเป้าหมายหรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ หากผลงานจริงเบี่ยงเบนไปจากเป้าหมายก็ต้องทำการปรับให้เป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งขบวนการติดตามประเมินผล เปรียบเทียบ และ แก้ไขนี้ก็คือ ขบวนการควบคุม

บทบาทของการจัดการ (Managerial roles) เมื่อก้าวถึงหน้าที่ที่ เกี่ยวกับการจัดการในองค์การมักมุ่งไปที่หน้าที่ต่าง ๆ ในขบวนการจัดการ 4 ประการ (การวางแผน การจัดองค์การ การโน้มนำ และการควบคุม) ดังที่กล่าวข้างต้น ซึ่งผู้บริหารแต่ละคนให้ความสำคัญและเวลาในการทำหน้าที่การจัดการเหล่านี้แตกต่างกัน นอกจากนี้ยังขึ้นกับลักษณะการดำเนินงานขององค์การที่แตกต่างกันด้วย (เช่น มีลักษณะการดำเนินงานเป็นองค์การที่แสวงหากำไรหรือองค์การที่ไม่แสวงหากำไร) ระดับของผู้บริหารที่ต่างกัน (ระดับต้น ระดับกลาง ระดับสูง) และขนาดขององค์การที่ต่างกัน ตัวอย่างเช่น

ผู้บริหารที่อยู่ในระดับบริหารที่แตกต่างกันจะใช้เวลาในการทำกิจกรรมของแต่ละหน้าที่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมของผู้บริหารในองค์กรแล้ว (Henry Mintzber, 2533) เห็นว่าบทบาทของการจัดการสามารถจัดแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม หรือที่เรียกว่า บทบาทด้านการจัดการของ Mintzberg (Mintzberg's managerial roles) ได้แก่ บทบาทด้านระหว่างบุคคล (Interpersonal Roles) บทบาทด้านข้อมูล (Informational Roles) และบทบาทด้านการตัดสินใจ (Decisional Roles) โดยแต่ละกลุ่มของบทบาทมีบทบาทย่อยดังต่อไปนี้

1. บทบาทระหว่างบุคคล (Interpersonal Roles) เป็นบทบาทด้านการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ประกอบด้วย บทบาทย่อย ได้แก่ 1. บทบาทตามตำแหน่ง (Figurehead): ทำหน้าที่ประจำวันต่าง ๆ ตามระเบียบที่เกี่ยวกับกฎหมาย หรือตามที่สังคมกำหนด เช่น การต้อนรับแขกขององค์กร ลงนามในเอกสารตามกฎหมาย เป็นต้น 2. บทบาทผู้นำ (Leader): ต้องรับผิดชอบสร้างแรงจูงใจและกระตุ้นการทำงานของพนักงาน รับผิดชอบในการจัดหาคน ฝึกอบรม และงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ 3. บทบาทการสร้างสัมพันธ์ภาพ (Liaison): โดยสร้างเครือข่ายภายในและภายนอกเพื่อการกระจายข้อมูลให้ทั่วถึง

2. บทบาทด้านข้อมูล (Informational Roles) เป็นบทบาทด้านการกระจายและส่งผ่านข้อมูล ประกอบด้วย บทบาทย่อย ดังนี้ 4. เป็นผู้ติดตามประเมินผล (Monitor): เป็นการติดตามเลือกรับข้อมูล (ซึ่งมักจะเป็นเหตุการณ์ปัจจุบัน) เพื่อเข้าใจความเคลื่อนไหวขององค์กรและสิ่งแวดล้อม เป็นเสมือนศูนย์กลางของ ระบบ 5. เป็นผู้กระจายข้อมูล (Disseminator): รับบทบาทส่งผ่านข้อมูลไปยังพนักงานในองค์กร บางข้อมูลก็เกี่ยวกับข้อเท็จจริง บางข้อมูลเกี่ยวกับการแปลผลและรวบรวมความแตกต่างที่เกิดขึ้นในองค์กร 6. เป็นโฆษก (Spokesperson): ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ ส่งต่อข้อมูลไปยังหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับ แผนงาน นโยบาย กิจกรรม และผลงานขององค์กร เช่น เป็นผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรม

3. บทบาทด้านการตัดสินใจ (Decisional roles) ทำหน้าที่ตัดสินใจในการดำเนินงานขององค์กร ประกอบด้วยบทบาทย่อย ดังนี้ 7. เป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur): หาโอกาสและริเริ่มสิ่งใหม่ ๆ เช่น การปรับปรุงโครงการ เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการออกแบบโครงการ โดยการจัดให้มีการทบทวนและกำหนดกลยุทธ์เพื่อพัฒนาโปรแกรมใหม่ ๆ 8. เป็นผู้จัดการความสงบเรียบร้อย (Disturbance Handler): รับผิดชอบแก้ไขการดำเนินงานเมื่อองค์กรเผชิญกับความไม่สงบเรียบร้อย โดยการทบทวนและกำหนดกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับความไม่สงบและวิกฤติการณ์ในองค์กร 9. เป็นผู้จัดสรรทรัพยากร (Resource Allocator): เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ในองค์กร เช่น การตัดสินใจและอนุมัติในประเด็นที่สำคัญต่าง ๆ ขององค์กร โดยจัดลำดับ และกระจายอำนาจ ดูแลกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องงบประมาณ และจัดการเกี่ยวกับการทำงานของพนักงาน 10. เป็นผู้ต่อรอง (Negotiator): รับผิดชอบในการเป็น

ตัวแทนต่อรองในเรื่องสำคัญขององค์การ เช่น มีส่วนร่วมในการทำสัญญากับสหภาพแรงงานขององค์การ หรือการต่อรองกับผู้จัดหา (Suppliers)

ทักษะของนักบริหาร (Management Skills) ผู้บริหารไม่ว่าจะอยู่ในระดับใด หรืออยู่ในองค์การใดก็ทำหน้าที่ในการจัดการ 4 อย่าง ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การโน้มนำ (Leading/influencing) และการควบคุม (Controlling) และคนที่ผู้บริหารจะสามารถทำหน้าที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการได้ประสบผลสำเร็จนั้น ต้องมีทักษะที่ดีด้านการจัดการ ซึ่งทักษะสำคัญในเบื้องต้นที่ผู้บริหารควรมีอย่างน้อย 3 อย่าง ได้แก่ ทักษะด้านเทคนิค (Technical skills) ทักษะด้านคน (Human skills) และทักษะด้านความคิด (Conceptual skills)

ทักษะด้านเทคนิค (Technical skills) เป็นความสามารถในการประยุกต์ใช้ความรู้และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเกี่ยวกับงาน สำหรับผู้บริหารระดับสูงทักษะความสามารถนี้จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับความรู้ทั่วไปของอุตสาหกรรม ขบวนการและผลิตภัณฑ์ขององค์การ และสำหรับผู้บริหารระดับกลางและระดับต้น จะเป็นทักษะความสามารถเฉพาะด้านในงานที่ทำ เช่น การเงิน ทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ การผลิต ระบบคอมพิวเตอร์ กฎหมาย การตลาด เป็นต้น ทักษะทางด้านเทคนิคมักเป็นความสามารถเกี่ยวกับตัวงาน เช่น ขบวนการหรือผลิตภัณฑ์

ทักษะด้านคน (Human Skills) เป็นทักษะในการทำให้เกิดความประสานงานกันของกลุ่มที่ผู้บริหารนั้นรับผิดชอบ เป็นการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทัศนคติ การสื่อสาร และผลประโยชน์ของบุคคลและกลุ่ม เป็นทักษะการทำงานกับคน

ทักษะด้านความคิด (Conceptual Skills) เป็นความสามารถในการมององค์การในภาพรวม ผู้บริหารที่มีทักษะด้านความคิด จะสามารถเข้าใจความสัมพันธ์ของหน่วยงานต่าง ๆ ในองค์การว่ามีผลต่อกันอย่างไร และเข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างองค์การกับปัจจัยแวดล้อมองค์การ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงในส่วนหนึ่งขององค์การมีผลกระทบต่อส่วนอื่น ๆ อย่างไร ทักษะด้านความคิดนี้จะมีค่าสำคัญมากขึ้นเมื่ออยู่ในระดับบริหารที่สูงขึ้น ขณะที่ทักษะด้านเทคนิคจะมีความสำคัญน้อยลงในระดับบริหารที่สูงขึ้น เนื่องจากผู้บริหารในระดับที่สูงจะเข้ามาดูแลในรายละเอียดเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ในการผลิต และด้านเทคนิคน้อยลง แต่จะเน้นไปที่การมองภาพรวมขององค์การและทิศทางที่จะพัฒนาไปขององค์การมากกว่า ส่วนทักษะด้านคน ยังคงมีความสำคัญอย่างมากในทุกระดับของการบริหาร เพราะทุกระดับต้องเกี่ยวข้องกับคน

กิจกรรมของนักบริหาร (Managerial Activities) มีการศึกษาเกี่ยวกับกิจกรรมที่ทำของนักบริหารในแต่ละวันว่า มีความแตกต่างกันหรือไม่ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า นักบริหารที่ประสบความสำเร็จในหน้าที่การงานและได้รับการเลื่อนตำแหน่งอย่างรวดเร็ว จะให้ความสำคัญกับกิจกรรมที่ต่างไปจากนักบริหารที่มีประสิทธิภาพ ที่มีผลงานทั้งด้านปริมาณและคุณภาพเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นที่ชื่นชอบของผู้ใต้บังคับบัญชา โดยการศึกษาของ (Luthans Walumbwa et al., 2003)

พบว่า กิจกรรมที่นักบริหารส่วนใหญ่สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1. การจัดการแบบเดิม (traditional management) เช่น การตัดสินใจ การวางแผน และ การควบคุม 2. การติดต่อสื่อสาร (Communication) เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลประจำวัน และทำงานเอกสาร 3. การจัดการด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Management) เช่น การจูงใจ การสร้างวินัย จัดการความขัดแย้ง งานบุคคล และ การฝึกอบรม และ 4. การสร้างเครือข่าย (Networking) เช่น การเข้าสังคม เล่นการเมืองในองค์กร และมีกิจกรรม ร่วมกับหน่วยงานภายนอก

ซึ่งจากการศึกษาในผู้บริหารจำนวน 450 คน เกี่ยวกับกิจกรรมทั้ง 4 ประเภทดังกล่าว พบว่าผู้บริหารทั่ว ๆ ไปโดยเฉลี่ยแล้วจะใช้เวลาประมาณ 32 เปอร์เซ็นต์ของเวลาในการทำงานกับกิจกรรมประเภทการจัดการแบบเดิม ใช้เวลาประมาณ 29 เปอร์เซ็นต์กับกิจกรรมเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร 20 เปอร์เซ็นต์กับกิจกรรมด้านบริหารทรัพยากรบุคคล และ 19 เปอร์เซ็นต์กับการสร้างเครือข่าย ซึ่งการใช้เวลาและการให้ความสำคัญกับกิจกรรมทั้ง 4 นั้นมีความแตกต่างกันไปในผู้บริหารแต่ละคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้บริหารที่ประสบความสำเร็จจะใช้เวลาในกิจกรรมต่าง ๆ ไม่เหมือนกับผู้บริหารที่มีประสิทธิผล กล่าวคือ ผู้บริหารที่ประสบความสำเร็จจะใช้เวลาส่วนใหญ่กับการสร้างเครือข่ายและให้เวลากับการบริหารทรัพยากรบุคคลน้อยที่สุด ขณะที่ผู้บริหารที่มีประสิทธิผลจะใช้เวลาส่วนใหญ่กับการติดต่อสื่อสารและให้เวลากับการสร้างเครือข่ายน้อยที่สุด

ผลจากการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่า ในทางปฏิบัติจริง การให้รางวัลบางครั้งก็ไม่ได้เป็นไปตามผลการปฏิบัติงานทั้งหมด ปัจจัยด้านสังคม และการเมืองในองค์กรก็เข้ามามีอิทธิพลต่อการดำเนินงานในองค์กรด้วย จริยธรรมของนักบริหาร (Management Ethics) แนวทางการปฏิบัติตนด้านการเมืองในองค์กรอย่างมีจริยธรรม ควรต้องคำนึงถึงใน 3 ประเด็น ได้แก่ 1) ประโยชน์ของส่วนรวม 2) สิทธิส่วนบุคคล 3) ความยุติธรรม กล่าวคือ

ประเด็นที่ 1 การกระทำที่เป็นการเล่นการเมืองในองค์กรนั้น เพื่อประโยชน์ส่วนตน หรือประโยชน์ส่วนรวม หากเป็นไปเพื่อเป้าหมายขององค์กร ก็เป็นการกระทำที่ไม่ขัดกับจริยธรรม แต่ถ้าเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนตน ก็ถือว่าการกระทำที่ไม่มีจริยธรรม ตัวอย่างเช่น สร้างข่าวลือที่ไม่เป็นความจริงว่าการจัดซื้อแบบอิเล็กทรอนิกส์ขององค์กรมีทุจริต เพื่อให้เกิดความไม่ไว้วางใจในฝ่ายจัดซื้อและระบบการจัดซื้อแบบอิเล็กทรอนิกส์ นับเป็นการกระทำที่ไม่มีจริยธรรม เนื่องจากไม่เป็นผลประโยชน์ต่อองค์กร แต่หากฝ่ายซ่อมบำรุงทำดีเป็นพิเศษกับฝ่ายจัดซื้อเพื่อให้ฝ่ายจัดซื้อเร่งทำงานจัดซื้ออุปกรณ์อย่างถูกต้องโปร่งใสมาให้ทันการใช้งานขององค์กร ก็ไม่ขัดกับจริยธรรม คือ องค์กรโดยรวมได้ประโยชน์ ในประเด็นที่ 2 เป็นเรื่องสิทธิส่วนบุคคล หากการกระทำเป็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลหรือสิทธิที่ควรมีของผู้อื่น ก็เป็นการขัดจริยธรรม ตัวอย่างเช่น หากผู้จัดการฝ่ายซ่อมบำรุงเข้าไปก้าวก่ายงานฝ่ายจัดซื้อเพื่อให้เขาทำให้เร็วขึ้น ก็ไม่ใช่การกระทำที่มีจริยธรรม และในประเด็นสุดท้ายเป็นเรื่อง ความยุติธรรม กล่าวคือ การกระทำนั้นก่อให้เกิดความเท่าเทียมกัน ความยุติธรรม

หรือไม่ หากเป็นการกระทำที่ทำให้บางคนได้ผลประโยชน์มากกว่า หรือทำให้บางคนเสียผลประโยชน์ ก็เป็นการกระทำที่ไม่มีจริยธรรม ตัวอย่างเช่น หัวหน้าประเมินผลการปฏิบัติงานลูกน้องอย่างไม่ยุติธรรม โดยประเมินให้ลูกน้องที่ชอบได้มีผลประโยชน์ที่ดีกว่า และใช้ผลการประเมินเป็นตัวกำหนดรางวัลตอบแทน เป็นต้น

จากแนวคิดที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การจัดการ หมายถึง ขบวนการที่ทำให้งาน กิจกรรมต่าง ๆ สำเร็จลงได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ด้วยคนและทรัพยากรขององค์การ การเปลี่ยนแปลงขององค์การในปัจจุบัน ทำให้บทบาทของผู้จัดการต้องปรับเปลี่ยนไป ไม่มีเส้นแบ่งระหว่างผู้จัดการ กับพนักงาน อย่างชัดเจน ทักษะที่จำเป็นของผู้บริหาร ได้แก่ ทักษะด้านเทคนิค ทักษะด้านคน และทักษะด้านความคิด ผู้บริหารในระดับต่าง ๆ ต้องการทักษะในแต่ละด้านแตกต่างกัน ผู้บริหารมักเป็นผู้ที่มีอำนาจในองค์การเนื่องจากผู้มีอำนาจมักจะอ้างว่าการกระทำของตนนั้น เพื่อประโยชน์ส่วนรวม และเป็นไปตามเป้าหมายขององค์การไม่ได้ก้าวก่ายสิทธิของใคร และทำไปอย่างยุติธรรมมีความเท่าเทียมกัน ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว ผู้ที่มีอำนาจมักเป็นผู้ที่จะกระทำขัดกับจริยธรรมมากกว่า พนักงานทั่วไปที่ไม่มีอำนาจ แนวคิดนี้สามารถนำมาประยุกต์กับงานระบบบริหารรถไฟได้เป็นอย่างดี ในเรื่องของการปรับปรุงฟื้นฟูการทำงานของเจ้าหน้าที่ และการให้บริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

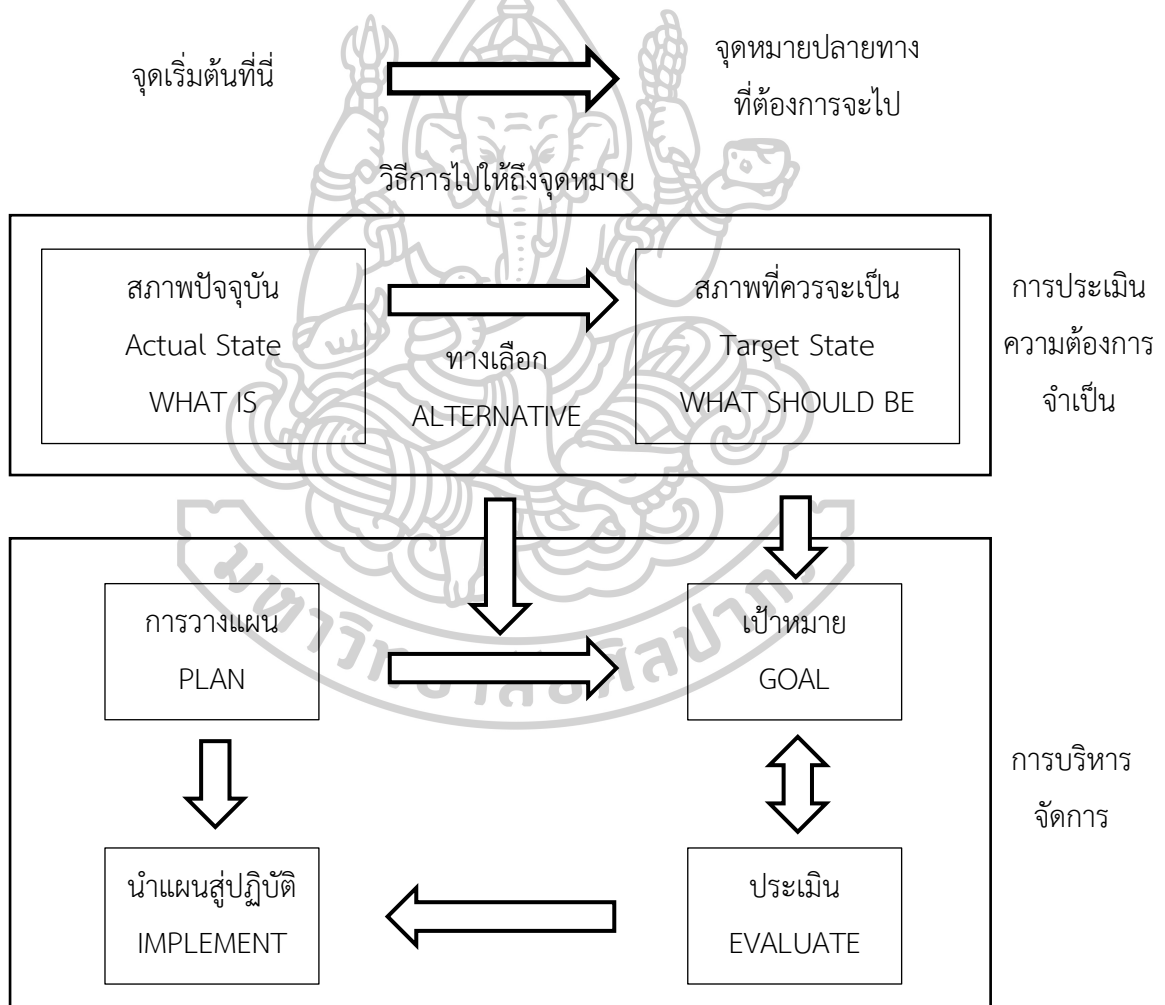
3. ทฤษฎีความต้องการจำเป็น

สวิมล ว่องวานิช (2550) ได้ให้ความหมายคำว่า “การประเมินความต้องการจำเป็น” ไว้ว่า การประเมินความต้องการจำเป็น เป็นกระบวนการประเมินเพื่อกำหนดความแตกต่างของสภาพที่เกิดขึ้นกับสภาพที่ควรจะเป็น โดยระบุสิ่งที่ต้องการให้เกิดว่ามีลักษณะเช่นใด และประเมินสิ่งที่เกิดขึ้นจริงว่ามีลักษณะเช่นใด จากนั้นนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ประเมินสิ่งที่เกิดขึ้นจริงว่าสมควรเปลี่ยนแปลงอะไรบ้าง การประเมินความต้องการจำเป็นทำให้ได้ข้อมูลที่น่าไปสู่การเปลี่ยนแปลง กระบวนการจัดการศึกษาหรือการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นปลายทาง การเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากการประเมินความต้องการจำเป็นจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงในเชิงสร้างสรรค์และเป็นการเปลี่ยนแปลงทางบวก

ความสำคัญของการวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นต่อการวางแผนและการพัฒนาองค์กร

การวางแผนการทำงานจะต้องเริ่มที่การประเมินบริบท เพื่อให้เข้าใจสภาพที่เป็นอยู่ของหน่วยงาน และรู้ความต้องการของหน่วยงานว่าจำเป็นต้องได้รับการตอบสนองในด้านใด การดำเนินงานดังกล่าวจำเป็นต้องมีเครื่องมือที่ช่วยในการงาน ด้วยเหตุนี้จึงมีการพัฒนาวิธีการวิจัยประเมินความจำเป็น (Needs Assessment Research) เพื่อช่วยวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น และ

แนวทางแก้ไข ภาพที่ 6 แสดงบทบาทของการวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นที่มีต่อการวางแผนและพัฒนาองค์กร เริ่มจากการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง กิจกรรมการวางแผนและพัฒนาองค์กรจึงมีสองส่วน คือกิจกรรมการวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นและกิจกรรมการบริหารจัดการ ทั้งสองกิจกรรมมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน กิจกรรมส่วนแรก คือ การวิจัยประเมินความต้องการจำเป็น เป็นการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและสภาพปัจจุบันและสภาพที่ควรจะเป็น และกำหนดวิธีการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายซึ่งหมายถึงการวิเคราะห์ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดที่จะทำให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร กิจกรรมส่วนที่สอง คือ การบริหารจัดการ ตั้งแต่การกำหนดเป้าหมาย การวางแผน การนำไปสู่การปฏิบัติ และการประเมินผล (Klimes, R. F., 1977) ในภาพที่ 5 ดังนี้



ภาพที่ 5 บทบาทของการวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นที่มีต่อการวางแผนและพัฒนา

ในภาพที่ 5 จะเห็นได้ว่าสภาพที่ควรจะเป็นจะถูกนำมาใช้ในการกำหนดเป้าหมายการทำงานและทางเลือกที่กำหนดได้จากการศึกษาประเมินความต้องการจำเป็นจะถูกนำมาใช้ในชั้นการวางแผนงานการวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นจึงมีความสำคัญต่อการวางแผนพัฒนาองค์กร

การจัดทำข้อมูลสารสนเทศถือว่ามีความจำเป็นต่อการวางแผน และการพัฒนาองค์กร การวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นทำให้สามารถกำหนดเป้าหมายของหน่วยงาน กำหนดระดับความสำเร็จที่มุ่งหวัง และกำหนดแนวทางการใช้ทรัพยากรหรือปัจจัยในการทำงาน นอกจากนี้ยังสามารถชี้จุดบกพร่องหรือปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางการแก้ไข การวิจัยประเมินความต้องการจำเป็นจึงเป็นกิจกรรมสำคัญที่ขาดไม่ได้ในการวางแผนและพัฒนางาน และเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการตั้งแต่ก่อนเริ่มวางแผนงาน ระหว่างปฏิบัติงาน หรือหลังสิ้นสุดการทำงาน

การจัดประเภทของความต้องการจำเป็น

มีผู้จัดประเภทของความต้องการจำเป็นมีหลากหลาย ผู้วิจัยจึงทำการสังเคราะห์ส่วนเกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่องการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ตารางที่ 4 ดังนี้

1. การจัดประเภทตามผลลัพธ์ของการดำเนินงาน

Kaufman (1981) ได้จำแนกระดับของการประเมินความต้องการจำเป็นออกเป็น 3 ระดับ แต่ละระดับมีการกำหนดประเภทของความต้องการจำเป็นที่ต้องกำหนดดังตารางที่ 3 ต่อไปนี้

ตารางที่ 3 ประเภทของความต้องการจำเป็น

ประเภทของการนิยามความต้องการจำเป็น	หมายถึง
1.1 ระดับกลาง (Middle)	เป็นการประเมินความต้องการจำเป็นเกี่ยวกับปัจจัยกับปัจจัยป้อน (Inputs) และกระบวนการหรือวิธีการ (Processes) และผลผลิตที่เกิดขึ้นโดยทันที (Immediate Products)
1.2 ระดับรวบยอด (Comprehensive)	เป็นการประเมินความต้องการจำเป็นเกี่ยวกับผลิตผล (Outputs) หรือบริการ (Services) เป็นความต้องการจำเป็นระดับองค์กร ซึ่งได้ให้บริการกับลูกค้าขององค์กร โดยรวมความต้องการจำเป็นระดับกลางไว้ด้วย
1.3 ระดับกลยุทธ์ (Strategic)	เป็นการประเมินความต้องการจำเป็นระดับองค์กรรวม (Holistic level) โดยรวมความต้องการจำเป็นที่เกี่ยวกับผลิตผล (outputs) ซึ่งเป็นความต้องการจำเป็นระดับรวบยอดและผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งองค์กรได้ให้บริการที่ส่งต่อสังคม

ที่มา: Kaufman, Rojas (1993)

อย่างไรก็ตาม (Kaufman, Rojas and Mayer, 1993) ได้จำแนกความต้องการจำเป็นใหม่ตามแนวคิดเชิงระบบได้เป็น 4 ประเภท คือ ความต้องการจำเป็นด้านปัจจัย (Input Needs) ความต้องการจำเป็นด้านกระบวนการ (Process Needs) ความต้องการจำเป็นด้านผลลัพธ์ (Outcome Needs) ความต้องการจำเป็นด้านการแก้ปัญหา (Solution needs) ตามความคิดของ (Kaufman, Rojas. และ Mayer, 1993) ความต้องการจำเป็นด้านผลลัพธ์ถือเป็น ความต้องการจำเป็นที่แท้จริง (Needs) ส่วนความต้องการจำเป็นด้านปัจจัยและด้านกระบวนการ ถือเป็น ความต้องการจำเป็นเทียม (Quasi Needs) โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4 ดังนี้

ตารางที่ 4 ความต้องการจำเป็นด้านผลลัพธ์

ความต้องการด้านผลลัพธ์	ข้อมูล
ความต้องการจำเป็นที่แท้จริง (Needs)	<p>ความต้องการจำเป็นนี้ยังมีการจำแนกเป็น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความต้องการจำเป็นระดับจุลภาค เน้นการวัดผลผลิต - ความต้องการจำเป็นระดับมหภาค เน้นการวัดผลผลิต - ความต้องการจำเป็นระดับเมกะ เน้นการวัดผลลัพธ์ <p>โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างของสภาพที่เป็นอยู่จริงกับสภาพที่ควรจะเป็นด้านผลผลิต (Product Gap) และผลลัพธ์ (Outcome Gap) ตามลำดับ</p>
ความต้องการจำเป็นเทียม (Quasi-Needs)	<p>ความต้องการจำเป็นจำแนกเป็นความต้องการจำเป็นด้านกระบวนการ และปัจจัย โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างของสภาพที่เป็นอยู่จริงกับสภาพที่ควรจะเป็นด้านกระบวนการ (Process Gap) และด้านปัจจัย (Input Gap)</p>

ที่มา: Kaufman, Rojas and Mayer (1993)

จากตารางที่ 4 แสดงถึงความต้องการด้านผลลัพธ์ สามารถแบ่งออกได้ 2 ประเภท

1. ความต้องการจำเป็นที่แท้จริง แบ่งได้ 3 ระดับ จุลภาค มหภาค และระดับเมกะ โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างของสภาพที่เป็นอยู่จริงกับสภาพที่ควรจะเป็นด้านผลผลิต และผลลัพธ์ตามลำดับ
2. ความต้องการจำเป็นเทียม คือ จำแนกตามความต้องการจำเป็นด้านกระบวนการ และปัจจัย โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างของสภาพที่เป็นอยู่จริงกับสภาพที่ควรจะเป็น

2. การจัดประเภทตามองค์กรผู้รับหรือผู้ให้บริการ

Witkin (1984, 1995) จำแนกความต้องการจำเป็นตามองค์กรผู้รับและผู้ให้บริการ ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 2.1 ความต้องการจำเป็นระดับปฐมภูมิ (Primary Needs) เป็นความต้องการจำเป็นของผู้รับบริการ (Service Receivers) หรือลูกค้า ในทางการรถไฟส่วนใหญ่เป็นความต้องการจำเป็นของประชาชน 2.2 ความต้องการจำเป็นระดับทุติยภูมิ (Secondary Needs) เป็นความจำเป็นของผู้ให้บริการ (Service Providers) เช่น ความต้องการจำเป็นของบุคลากรในหน่วยงาน ความต้องการจำเป็นของผู้บริหาร 2.3 ความต้องการจำเป็นระดับตติยภูมิ (Tertiary

Needs) เป็นความต้องการจำเป็นด้านทรัพยากรและการแก้ไขปัญหา (Resources Solution) ซึ่งช่วยในการดำเนินงานของหน่วยงาน ในบรรดาความต้องการจำเป็นทั้งหมด (Witkin, 1984) เห็นว่าความต้องการที่มีความสำคัญที่สุด คือ ความต้องการจำเป็นระดับปฐมภูมิ เนื่องจากเป็นกลุ่มเป้าหมายที่องค์กรต้องรับใช้

Witkin and Altschuld (1995) ได้แบ่งความต้องการจำเป็นแบ่งเป็น 3 ระดับ ความต้องการจำเป็น ระดับที่ 1 กลุ่มผู้รับบริการเป็นกลุ่มบุคคลที่เป็นหัวใจของกระบวนการประเมินความต้องการจำเป็น ความต้องการจำเป็นระดับที่ 2 กลุ่มผู้ให้บริการซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับกลุ่มบุคคลในระดับที่ 1 ได้แก่ การให้ข้อมูล การให้บริการ การฝึกอบรม การวางแผนการดำเนินงาน การให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค และการดูแล ความต้องการจำเป็นระดับที่ 3 เป็นทรัพยากรหรือแนวทางการแก้ไขปัญหาที่องค์กรต้องจัดเตรียมให้พร้อม ดังตารางที่ 5 ดังนี้

ตารางที่ 5 ความต้องการจำเป็น 3 ระดับ

ระดับ	ความต้องการจำเป็นแต่ละระดับ
1	ผู้รับบริการ ได้แก่ ลูกค้า ประชาชนทั่วไป และผู้บริโภค
2	ผู้ให้บริการและผู้กำหนดนโยบาย ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้จัดการ หรือผู้มีส่วนในการดำเนินงาน
3	ทรัพยากรและแนวทางแก้ไขปัญหา ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก เทคโนโลยี รูปแบบการดำเนินงาน และสภาพการทำงาน

ที่มา: Witkin and Altschuld (1995)

จากตารางที่ 5 สรุปได้ว่า ในระดับที่ 1 จะเห็นได้ว่าในระดับนี้เป็นผู้ที่ได้รับบริการ เช่น ประชาชนที่มาใช้บริการรถไฟ ส่วนในระดับ 2 ในระดับนี้จะจะเป็นผู้ให้บริการ เช่น สถานีรถไฟให้บริการรถไฟในการเดินทาง ระดับที่ 3 จะเป็นทรัพยากรและแนวทางแก้ไขปัญหา เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มาใช้บริการ

3. การจัดประเภทช่วงเวลาที่ต้องการกำหนดความต้องการจำเป็น

สุวิมล ว่องวานิช (2544) ได้จำแนกความต้องการจำเป็นตามช่วงเวลาที่ต้องการกำหนด ความต้องการจำเป็นออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 3.1 ความต้องการจำเป็นในปัจจุบัน (Present) หรือ (Current needs) เช่น ความต้องการจำเป็นของรถไฟในปัจจุบันเกี่ยวกับการพัฒนารถไฟเพื่อให้รถไฟความเร็วสูงในอนาคต 3.2 ความต้องการจำเป็นในอนาคต (Future needs) เป็นความต้องการจำเป็นที่กำหนดล่วงหน้าว่าจะมีอะไรเกิดขึ้นบ้าง เพื่อเป็นการเตรียมรับมือหรือป้องกันปัญหาที่คาดว่าจะเกิด เช่น ความต้องการจำเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต หากรัฐบาลสามารถทำได้จริง ความต้องการจำเป็นในเรื่องพัฒนารถไฟความเร็วสูงสามารถทำให้เศรษฐกิจในประเทศจะอยู่ในทิศทางที่ดี

จากทฤษฎีความต้องการจำเป็นข้างต้น กล่าวสรุปได้ว่า การประเมินความต้องการจำเป็น เพื่อกำหนดความแตกต่างของสภาพที่เกิดขึ้นกับสภาพที่ควรจะเป็น โดยระบุสิ่งที่ต้องการให้เกิดว่ามีลักษณะเช่นใด และประเมินสิ่งที่เกิดขึ้นจริงว่ามีลักษณะเช่นใด จากนั้นนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ ประเมินสิ่งที่เกิดขึ้นจริงว่าสมควรเปลี่ยนแปลงอะไรบ้าง การประเมินความต้องการจำเป็นทำให้ได้ ข้อมูลที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงกระบวนการจัดการศึกษาหรือการเปลี่ยนแปลงผลที่เกิดขึ้นปลายทาง มีผู้จัดประเภทของความต้องการจำเป็นมีหลากหลาย ผู้วิจัยจึงทำการสังเคราะห์ส่วนเกี่ยวข้องกับงานวิจัย ดังนี้ 1. การจัดประเภทตามผลลัพธ์ของการดำเนินงาน 2. การจัดประเภทตามองค์กรผู้รับ หรือผู้ให้บริการ และ 3. การจัดประเภทช่วงเวลาที่ต้องการกำหนดความต้องการจำเป็น เป็นข้อมูลที่สะท้อนสภาพบริบทที่เกิดขึ้นของหน่วยงาน ข้อมูลดังกล่าวเป็นพื้นฐานสำคัญที่นำไปสู่การวางแผน โครงการรถไฟความเร็วสูง การกำหนดแนวทางการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับสภาพที่เกิดขึ้น โดยในการวิจัยนี้ใช้ศึกษาหาความต้องการจำเป็นกับกลุ่มในระดับที่ 2 คือ ผู้ให้บริการและผู้กำหนดนโยบายได้แก่ ผู้บริหาร ผู้จัดการ หรือผู้มีส่วนในการดำเนินงาน

4. แนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่

หลักใหญ่ของการจัดการภาครัฐแนวใหม่ คือ การเปลี่ยนระบบราชการที่เน้นระเบียบและขั้นตอนไปสู่การบริหารแบบใหม่ซึ่งเน้นผลสำเร็จและความรับผิดชอบ รวมทั้งใช้เทคนิคและวิธีการของเอกชนมาปรับปรุงการทำงาน โดยผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลเลือกหัวข้อที่มีความสอดคล้องกับเรื่องที่วิจัย คือ [แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย (พ.ศ.2556 - พ.ศ.2561)] ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ 7 ยุทธศาสตร์ (เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ, 2553)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน มีเป้าหมายเพื่อพัฒนางานบริการของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ประชาชนมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการให้บริการ โดยออกแบบการบริการที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่เหมาะสมมาใช้เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการได้ง่ายและหลากหลายรูปแบบ เน้นการบริการเชิงรุกที่มี ปฏิสัมพันธ์โดยตรงระหว่างภาครัฐและประชาชน การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จอย่างแท้จริง พัฒนาระบบการจัดการ ข้อร้องเรียนให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งเสริมสร้างวัฒนธรรมการบริการที่เป็นเลิศ เช่นดั่งนี้ ดังตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 6 การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน มีเป้าหมายเพื่อพัฒนางานบริการของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ

ข้อ	ข้อมูล
1.1	ส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐพัฒนาระบบการเชื่อมโยงงานบริการซึ่งกันและกัน และวางรูปแบบรูปการให้บริการประชาชนที่สามารถขอรับบริการจากภาครัฐได้ทุกเรื่อง โดยไม่คำนึงว่าผู้รับบริการ จะมาขอรับบริการ ณ ที่ใด (No Wrong Door)
1.2	ยกระดับการดำเนินงานของศูนย์บริการร่วม (One Stop Service) ด้วยการเชื่อมโยงและ บูรณาการ กระบวนการบริการที่หลากหลายจากส่วนราชการต่าง ๆ มาไว้ ณ สถานที่เดียวกัน เพื่อให้ประชาชนสามารถรับบริการได้สะดวก รวดเร็ว ณ จุดเดียว เช่น ศูนย์รับคำขออนุญาต ศูนย์ช่วยเหลือเด็กและสตรีในภาวะวิกฤต (One Stop Crisis Center: OSCC) เป็นต้น
1.3	ส่งเสริมให้ส่วนราชการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเข้ามาใช้ในการให้บริการ ประชาชน (e-Service) เพื่อให้สามารถเข้าถึงบริการของรัฐได้ง่ายขึ้น รวมทั้งพัฒนารูปแบบ การบริการที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเป็นผู้เลือกรูปแบบการรับบริการที่เหมาะสมกับความต้องการของตนเอง (Government You Design) โดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ เช่น M - Government ซึ่งให้บริการผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Mobile G2C Service) ที่ส่งข้อมูลข่าวสารและบริการ แจ้งข้อมูล ข่าวสารผ่านสังคมเครือข่ายออนไลน์ (Social Network) เป็นต้น
1.4	ส่งเสริมให้มีเว็บกลางของภาครัฐ (Web Portal) เพื่อเป็นช่องทางของบริการภาครัฐทุกประเภท โดยให้เชื่อมโยงกับบริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ทุกหน่วยงานของภาครัฐ รวมถึงข้อมูล ข่าวสาร องค์กรความรู้ ซึ่งประชาชนสามารถเข้าถึงได้
1.5	ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการประชาชนที่มีความเชื่อมโยงกันระหว่างหลาย ส่วนราชการเพื่อนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการประกอบธุรกิจของประเทศและการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยทบทวนขั้นตอน ปรับปรุงกระบวนการ หรือแก้ไข กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการประชาชนของหน่วยงาน ของรัฐ เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความคล่องตัวและเอื้อต่อการแข่งขันของประเทศ
1.6	ส่งเสริมให้มีการนำระบบการรับประกันคุณภาพมาตรฐานการให้บริการ (Service Level Agreement) มาใช้ใน ภาครัฐ ซึ่งเป็นการกำหนดเงื่อนไขในการให้บริการของหน่วยงานของรัฐ ที่มีต่อประชาชน โดยการ กำหนดระดับการให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการกำหนดลักษณะ ความสำคัญ ระยะเวลา รวมถึงการชดเชย กรณีที่การให้บริการไม่เป็นไปตามที่กำหนด
1.7	ส่งเสริมให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบบริการภาครัฐโดยใช้ประโยชน์จากบัตรประจำตัวประชาชน 13 หลัก เพื่อช่วยในการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ ประชาชนตามวงจรชีวิต โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากบัตรสมาร์ทการ์ด (Smart Card)

ตารางที่ 6 การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน มีเป้าหมายเพื่อพัฒนางานบริการของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ (ต่อ)

ข้อ	ข้อมูล
1.8	ส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐมีการปรับเปลี่ยนกระบวนการขั้นตอน ค่านิยม และหล่อหลอมการสร้าง วัฒนธรรมองค์การเพื่อให้ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐมีจิตใจที่เอื้อต่อการให้บริการที่ดี รวมถึง เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปรับปรุงคุณภาพการบริการโดยตรงมากขึ้นเพื่อให้ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐมีจิตใจที่เอื้อต่อการให้บริการที่ดี รวมถึง เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปรับปรุงคุณภาพการบริการโดยตรงมากขึ้น
1.9	ส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐยกระดับระบบการบริการประชาชนโดยการจำแนกกลุ่มผู้รับบริการการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการเพื่อให้สามารถนำมาปรับปรุง และพัฒนา คุณภาพการบริการได้อย่างจริงจัง เน้นการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ณ จุดบริการ หลังจากได้รับการบริการ และนำผลสำรวจความพึงพอใจมาวิเคราะห์ ศึกษาเปรียบเทียบ เพื่อ ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน และเผยแพร่ผลการสำรวจให้ประชาชนทราบ
1.10	ส่งเสริมให้ส่วนราชการมีการพัฒนาระบบการจัดการข้อร้องเรียนและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนอย่างจริงจังโดยเน้นการจัดการเชิงรุก มีการรวบรวมหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดการข้อร้องเรียนให้มีประสิทธิภาพ เป็นมาตรฐาน ตอบสนองทันทีที่ สามารถติดตาม เรื่องร้องเรียนได้ตั้งแต่จุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการให้บริการ รวมไปถึงการมีฐานข้อมูลและ ระบบสารสนเทศในการเชื่อมโยงข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ
1.11	วางหลักเกณฑ์ แนวทาง และกลไกการช่วยเหลือเยียวยาเมื่อประชาชนได้รับความไม่เป็นธรรม หรือได้รับความเสียหายที่เกิดจากความผิดพลาดของการดำเนินการของภาครัฐและปัญหา ที่เกิดจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ หรือปัญหาอื่น ๆ ที่รัฐมีส่วนเกี่ยวข้อง

ที่มา: เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2533)

จากตารางที่ 6 สรุปได้ว่า เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่มีคุณภาพ ส่งเสริมการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริการและพัฒนาระบบต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ ปรับปรุงการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ ปลุกฝังทัศนคติ ค่านิยม แก่ ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้มีจิตใจเอื้ออาทรมีใจรักในการบริการ และยังมีการสำรวจความต้องการความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการ เพื่อนำกลับไปปรับปรุงการทำงานให้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย บุคลากรมีความเป็นมืออาชีพ มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐสู่องค์กรแห่งความเป็นเลิศโดยเน้นการจัดโครงสร้างองค์การที่มีความทันสมัยกะทัดรัด มีรูปแบบเรียบง่าย (Simplicity) มีระบบการทำงานที่คล่องตัวรวดเร็วปรับเปลี่ยนกระบวนการขั้นตอนในการทำงานเน้นการคิดริเริ่มสร้างสรรค์

(Creativity) พัฒนาขีดสมรรถนะของบุคลากรในองค์กร เน้นการทำงานที่มีประสิทธิภาพ สร้างคุณค่าในการปฏิบัติภารกิจของรัฐ ประหยัดค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานต่าง ๆ และสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน ดังตารางที่ 7 ดังนี้

ตารางที่ 7 การพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย

ข้อ	ข้อมูล
2.1	ปรับปรุงหน่วยงานราชการให้มีความเหมาะสมกับภารกิจที่รับผิดชอบลดความซ้ำซ้อน มีความ ยืดหยุ่น คล่องตัวสูง สามารถปรับตัวได้อย่างต่อเนื่อง ตอบสนองต่อบทบาทภารกิจหรือบริบท ในสภาวะการณ์ ที่เปลี่ยนแปลงไป
2.2	ส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อก้าวไปสู่ การเป็นองค์การแห่งการเรียนรู้
2.3	ยกระดับการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการสู่ความเป็นเลิศตามมาตรฐานสากล โดยมุ่งเน้น ให้การนำ องค์การเป็นไปอย่างมีวิสัยทัศน์ มีความรับผิดชอบต่อสังคม การวางแผนยุทธศาสตร์ และผลักดันสู่การ ปฏิบัติ การให้ความสำคัญกับประชาชนผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การปรับปรุงระบบการบริหาร จัดการให้มีความยืดหยุ่นคล่องตัว การส่งเสริมให้บุคลากรพัฒนา ตนเอง มีความคิดริเริ่มและเรียนรู้ อย่าง ต่อเนื่อง ตัดสินใจโดยอาศัยข้อมูลสารสนเทศอย่างแท้จริง และทำงานโดยมุ่งเน้นผลลัพธ์เป็นสำคัญ
2.4	ส่งเสริมและพัฒนาหน่วยงานของรัฐไปสู่การเป็นรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (E-Government)
2.5	นำเทคโนโลยีมาใช้ภายในองค์การ เพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการภาครัฐ การบริหารงานของภาครัฐ มีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น ยกระดับคุณภาพ การให้บริการประชาชน สร้างความโปร่งใสในการ ดำเนินงานและให้บริการ รวมทั้ง ส่งเสริมให้มีการปฏิบัติงานแบบเวอร์ชวล (Virtual Office) เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพ การปฏิบัติราชการ และประหยัดค่าใช้จ่าย
2.6	ปรับปรุงและพัฒนาเว็บไซต์ของหน่วยงานให้เป็นไปตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ (Government Website Standard) และสามารถบูรณาการเชื่อมโยงหน่วยงานของรัฐ (Connected Government) ที่สมบูรณ์ แบบเพื่อก้าวไปสู่ระดับมาตรฐานสากล
2.7	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักโดยการจัดระบบงานอิเล็กทรอนิกส์ ระบบการให้บริการ ภาครัฐ และพัฒนา ระบบสารสนเทศบนโครงสร้างพื้นฐานหลักที่ทางภาครัฐพัฒนาขึ้น ได้แก่ ระบบเครือข่ายสารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network: GIN) และ เครื่องแม่ข่าย (Government Cloud Service: G – Cloud) เพื่อ ลดค่าใช้จ่าย ทรัพยากร และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ
2.8	นำกรอบแนวทางมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลแห่งชาติ (Thailand e-Government Interoperability Framework: TH e - GIF) มาใช้ในการพัฒนาระบบสารสนเทศ ภาครัฐ เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยน และ เชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศได้อย่างมี ประสิทธิภาพ

ตารางที่ 7 การพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย (ต่อ)

ข้อ	ข้อมูล
2.9	พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์การภาครัฐ ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง ส่วนราชการด้วยกัน ในลักษณะโครงข่ายข้อมูลที่เชื่อมต่อถึงกัน เพื่อให้กระบวนการ ทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น และส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการในระดับต่าง ๆ เพื่อสามารถเชื่อมโยงข้อมูลที่สำคัญต่อการบริหาร ราชการแผ่นดินและการตัดสินใจ ไปยังศูนย์ปฏิบัติการนายกรัฐมนตรี (PMOC) เพื่อให้เกิดการตัดสินใจ บนพื้นฐานของ ข้อมูลที่มีความเป็นปัจจุบันและถูกต้อง
2.10	ส่งเสริมให้ส่วนราชการมีแผนการบริหารความต่อเนื่องในการดำเนินงาน (Business Continuity Plan) เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมรับมือต่อสถานการณ์ฉุกเฉินได้ทันทั่วทั้ง โดยกำหนดแนวทาง ขั้นตอน การช่วยเหลือ การซักซ้อม และ กาประชาสัมพันธ์ รวมทั้งกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลัก และ สนับสนุนให้มี การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน (Crisis Management Center) ในการบริหาร จัดการ สถานะวิกฤตแต่ละประเภท ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
2.11	วางแผนกำลังคนเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Workforce Plan) ให้มีความเหมาะสม ไม่เป็น ภาระต่อ งบประมาณของประเทศ พัฒนาและบริหารกำลังคนเพื่อเพิ่มขีดสมรรถนะของบุคลากร และ ประสิทธิภาพของระบบราชการ สร้างความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) สามารถ รองรับการ เปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบราชการ รวมทั้งการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ ประเทศไปสู่การปฏิบัติ
2.12	ส่งเสริมให้มีการวางระบบเตรียมความพร้อมเพื่อทดแทนบุคลากร เช่น แผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เป็นต้น ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และเปิดโอกาสให้ บุคคลภายนอกสามารถเข้า สู่ระบบราชการได้โดยง่ายมากขึ้นในทุกระดับ รวมทั้งสนับสนุนให้มี การแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่าง ภาครัฐและภาคเอกชน (Talent mobility) ซึ่งสามารถเชื่อมโยง ได้ทั้งสองทางจากภาครัฐไปสู่ภาคเอกชน และจากภาคเอกชนไปสู่ภาครัฐ
2.13	ส่งเสริมให้หน่วยงานของรัฐให้ความสำคัญต่อการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ในการปฏิบัติ ราชการ โดยเฉพาะการวัดผลการปฏิบัติงานในเชิงเปรียบเทียบอ้างอิงกับเกณฑ์มาตรฐานและ หรือแนวทางการ ปฏิบัติที่เป็นเลิศ รวมถึงปรับปรุงการทำงาน โดยนำเทคนิคต่าง ๆ เกี่ยวกับ การเพิ่มผลิตภาพมาใช้ มุ่งขจัดความสูญเปล่าของการดำเนินงานในทุกกระบวนการ ตัดกิจกรรม ที่ไม่มีประโยชน์หรือไม่มีการเพิ่ม คุณค่าในกระบวนการออกไป เพิ่มความยืดหยุ่นขององค์การ ด้วยการออกแบบกระบวนการใหม่และ ปรับปรุงกระบวนการเพื่อสร้างคุณค่าในการปฏิบัติงาน เช่น Lean Management เป็นต้น
2.14	ส่งเสริมให้มีการนำรูปแบบการใช้บริการร่วมกัน (Shared Services) เพื่อประหยัดทรัพยากร ลด ค่าใช้จ่าย ยกกระดับคุณภาพมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยงานของรัฐ โดยรวม กิจกรรมหรือกระบวนการลักษณะ/ประเภทเดียวกัน (Common Process) ซึ่งเดิม ต่างหน่วยงานต่าง ดำเนินงานเองเข้ามาไว้ในศูนย์บริการร่วมโดยเฉพาะงานสนับสนุน (Back Office) ได้แก่ ระบบเทคโนโลยี สารสนเทศ ระบบการเงินการคลัง และระบบบุคลากร เป็นต้น

ตารางที่ 7 การพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย (ต่อ)

ข้อ	ข้อมูล
2.15	ส่งเสริมให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐ จะต้องคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม (Social Responsibility) เกิดความผาสุกและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน ความสงบ และปลอดภัยของสังคมส่วนรวม รวมทั้งสนับสนุน เสริมสร้าง พัฒนาและสร้างความเข้มแข็ง ให้แก่สังคมและชุมชน เพื่ออยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข

ที่มา: เรื่องวิทยุ เกษสุวรรณ (2533)

จากตารางที่ 7 สรุปได้ว่าการพัฒนาองค์การให้มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย โดยการปรับปรุงหน่วยงานราชการให้มีความเหมาะสมกับภารกิจที่รับผิดชอบลดความซ้ำซ้อน มีความยืดหยุ่น คล่องตัวสูง ยกกระตือรือร้นการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการสู่ความเป็นมาตรฐานสากลส่งเสริมและพัฒนาหน่วยงานของรัฐไปสู่การเป็นรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์การภาครัฐ ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง ส่วนราชการด้วยกัน วางแผนกำลังคนเชิงยุทธศาสตร์ให้มีความเหมาะสม ไม่เป็น ภาระต่องบประมาณของประเทศ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารสินทรัพย์ของภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีเป้าหมายเพื่อวางระบบการบริหารจัดการสินทรัพย์ของราชการอย่างครบวงจร โดยคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่ผูกมัดหรือผูกพันติดตามมา (Ownership Cost) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดหรือสร้างมูลค่าเพิ่ม สร้างโอกาส และ สร้างความมั่นคงตามฐานะเศรษฐกิจของประเทศ ลดความสูญเสียสิ้นเปลืองและเปล่าประโยชน์ รวมทั้ง วางระบบและมาตรการที่จะมุ่งเน้นการบริหารสินทรัพย์เพื่อให้เกิดผลตอบแทนคุ้มค่า สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่าย โดยรวม มีต้นทุนที่ต่ำลงและลดความต้องการของสินทรัพย์ใหม่ที่จำเป็น เช่น ส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารสินทรัพย์และบูรณาการเข้ากับระบบ บริหารจัดการทรัพยากรขององค์การ (Enterprise Resource Planning: ERP) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารสินทรัพย์และการบริหารจัดการองค์การโดยรวม และ การลดต้นทุนโดยจัดให้มีระบบและข้อมูลเพื่อให้หน่วยราชการใช้ประกอบการวัดและวิเคราะห์ การใช้สินทรัพย์เพื่อให้เกิดผลิตภาพ (Asset Productivity) และเกิดประโยชน์สูงสุด (Asset Utilization) เป็นต้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การวางระบบการบริหารงานราชการแบบบูรณาการมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการทำงานร่วมกันภายในระบบราชการด้วยกันเองเพื่อแก้ปัญหาการแยกส่วนในการปฏิบัติงาน ระหว่างหน่วยงาน รวมถึงการวางระบบความสัมพันธ์และประสานความร่วมมือระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ในรูปแบบของการประสานความร่วมมือที่หลากหลาย ภายใต้วัตถุประสงค์ เดียวกัน คือ นำศักยภาพเฉพาะของแต่ละหน่วยงานมาสร้างคุณค่าให้กับงานตามเป้าหมายที่กำหนด เพื่อขับเคลื่อนนโยบาย/ยุทธศาสตร์ของประเทศและการใช้

ประโยชน์ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เช่น วางระบบการบริหารงานแบบบูรณาการในยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ และปรับปรุงการจัดสรรงบประมาณให้มีลักษณะแบบยึดยุทธศาสตร์และเป้าหมายร่วมเป็นหลัก เพื่อให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศและการบริหารงานแบบบูรณาการ ดังตารางที่ 8 ดังนี้

ตารางที่ 8 การวางระบบการบริหารงานราชการแบบบูรณาการมีเป้าหมาย

ข้อ	ข้อมูล
4.1	วางระบบการบริหารงานแบบบูรณาการในยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ (Cross Functional Management System) ตามห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chains) ครอบคลุมกระบวนการ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนกระทั่งปลายน้ำ รวมทั้งกำหนดบทบาทภารกิจให้มีความชัดเจนว่าใคร มีความรับผิดชอบในเรื่องหรือกิจกรรมใด รวมทั้งการจัดทำตัวชี้วัดของกระทรวงที่มีเป้าหมาย ร่วมกัน (Joint KPIs)
4.2	การออกแบบโครงสร้างและระบบบริหารงานราชการใหม่ในรูปแบบของหน่วยงานรูปแบบพิเศษ เพื่อให้สามารถรองรับการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศที่ต้องอาศัย การดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่น คล่องตัว ไม่ยึดติดกับโครงสร้างองค์การและระบบราชการแบบเดิม
4.3	ปรับปรุงการจัดสรรงบประมาณให้มีลักษณะแบบยึดยุทธศาสตร์และเป้าหมายร่วมเป็นหลัก เพื่อให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศและการบริหารงานแบบบูรณาการ
4.4	พัฒนารูปแบบและวิธีการทำงานของภาครัฐในระดับต่าง ๆ (Multi-Level Governance) ระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น โดยเน้นการยึดพื้นที่เป็นหลัก เพื่อให้เกิดความร่วมมือ ประสานสัมพันธ์กันในการปฏิบัติงานและการใช้ทรัพยากรให้เป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความคุ้มค่า และไม่เกิดความซ้ำซ้อน และปรับปรุงการจัดสรรงบประมาณ ให้เป็นแบบยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area-based Approach) รวมทั้งวางเงื่อนไขการจัดสรร งบประมาณให้กระทรวงหรือกรม ต้องสนับสนุนการขับเคลื่อน แผนพัฒนาจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด ในสัดส่วนวงเงินงบประมาณที่เหมาะสม

ที่มา เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2553)

จากตารางที่ 8 สรุปได้ว่าการวางระบบการบริหารงานราชการแบบบูรณาการมีเป้าหมาย การบริหารงานในยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ ตามห่วงโซ่แห่ง ครอบคลุมกระบวนการ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนกระทั่งปลายน้ำ ปรับปรุงการจัดสรรงบประมาณให้มีลักษณะแบบยึดยุทธศาสตร์และ เป้าหมายร่วมเป็นหลัก เพื่อให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ พัฒนารูปแบบและ วิธีการทำงานของภาครัฐในระดับต่าง ๆ ระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น โดยเน้นการยึดพื้นที่เป็นหลัก เพื่อให้เกิดความร่วมมือ ประสานสัมพันธ์กันในการปฏิบัติงานและการใช้ ทรัพยากรให้เป็นไป อย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : การส่งเสริมระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองแบบร่วมมือกัน ระหว่างภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาชน มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมให้หน่วยงานราชการทบทบ ทบพาทและภารกิจของตนให้มีความเหมาะสม โดยให้ ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน มุ่งเน้นการพัฒนา รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับ ภาคส่วนอื่น การถ่ายโอนภารกิจบางอย่างที่ ภาครัฐไม่จำเป็นต้องดำเนินงานเองให้ภาคส่วนอื่น รวมทั้ง การสร้างความร่วมมือหรือความเป็นภาคี หุ้นส่วน (Partnership) ระหว่างภาครัฐและภาคส่วนอื่น เช่น ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือในรูปภาคี หุ้นส่วนระหว่างภาครัฐกับเอกชน (Public-Private - Partnership : PPP) เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและบริการสาธารณะในด้านต่าง ๆ ที่จำเป็นของประเทศที่ต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก และภาครัฐยังไม่สามารถดำเนินการ ได้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ได้รับการสนับสนุน กลไกการดำเนินการแบบ ร่วมลงทุนกับภาคเอกชนด้วยความชัดเจน โปร่งใส และเกิดการบูรณาการ อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ให้มีการลงทุนที่ซ้ำซ้อน มีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์ สูงสุด สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการลงทุนของเอกชนร่วมในกิจการของรัฐ ตลอดจนให้มี หน่วยงาน รับผิดชอบกำหนดมาตรฐาน ส่งเสริม สนับสนุนการร่วมลงทุนเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ ความมั่นคงทางการเงินและการคลังของประเทศในระยะยาว และพัฒนารูปแบบและแนวทางการ บริหารงานแบบเครือข่าย (Networked Governance) โดยการ ปรับเปลี่ยนบทบาท โครงสร้าง และ กระบวนการทำงานขององค์กรภาครัฐให้สามารถเชื่อมโยง การทำงานและทรัพยากรต่าง ๆ ของ หน่วยงาน ทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ให้เกิดการพึ่งพากันในรูปแบบพันธมิตร มีการบริหารงานแบบยืดหยุ่น เกิดนวัตกรรมใหม่ ๆ มีการตัดสินใจที่รวดเร็ว ทันท่วงทีต่อสถานการณ์ เชื่อมโยงระบบการทำงานระหว่างองค์กรได้ ด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 : การยกระดับความโปร่งใสและสร้างความเชื่อมั่นศรัทธาในการ บริหารราชการแผ่นดิน มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมและวางกลไกให้ส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐ เปิดเผยข้อมูลข่าวสารและสร้าง ความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการ รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบ การทำงานของทางราชการ ตลอดจนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ และมาตรการในการต่อต้านการทุจริต คอร์รัปชันให้บรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม เช่น 1. เปิดให้ ประชาชนมีส่วนร่วม โดยการพัฒนาระบบการตรวจสอบสาธารณะ (Public Scrutiny) และผู้ตรวจ สอบอิสระจากภายนอก (Independent Assessor) ที่ผ่านการฝึกอบรมและได้รับการรับรองเข้ามา ดำเนินการสอดส่องดูแลและสอบทานกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของทางราชการ รวมทั้งวางกลไก สนับสนุนให้ดำเนินการจัดทำราคากลางและข้อมูลรายละเอียดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างไว้ ในระบบข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบได้ 2. พัฒนาระบบข้อมูล สารสนเทศ เพื่อการเฝ้าระวังและติดตามตรวจสอบในเรื่องการทุจริต คอร์รัปชันในเชิงรุก รวมทั้ง พัฒนาเครื่องมือวัดระดับความเชื่อมั่นศรัทธาในการบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อใช้ประโยชน์ในการ

ขับเคลื่อนนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 : การสร้างความพร้อมของระบบราชการไทยเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน มีเป้าหมายเพื่อเตรียมความพร้อมของระบบราชการไทยเพื่อรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รวมทั้งประสาน พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือกันในการส่งเสริมและยกระดับธรรมาภิบาลในภาครัฐของประเทศสมาชิก อาเซียน อันจะนำไปสู่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงทางการเมือง และความเจริญผาสุกของสังคมร่วมกัน

จากแผนยุทธศาสตร์ทั้ง 7 ข้างต้นกล่าวสรุปได้ว่า แต่ละแผนสามารถนำไปปรับใช้กับองค์กรรถไฟได้ในการสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการประชาชน มีเป้าหมายเพื่อพัฒนางานบริการของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐในอนาคต ศึกษาความต้องการจำเป็นเพื่อให้ประชาชนมีความพึงพอใจ ต่อคุณภาพการให้บริการ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสมมาใช้เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการในการจองตั๋วได้ง่าย และอีกหลากหลายรูปแบบ ในเรื่องของบุคลากรควรมีความเป็นมืออาชีพ มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐสู่องค์กรแห่งความเป็นเลิศ เน้นการทำงานที่มีประสิทธิภาพ ในการบริหารสินทรัพย์ของภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีเป้าหมายเพื่อวางระบบการบริหารจัดการสินทรัพย์ของราชการอย่างครบวงจร สร้างความมั่นคงตามฐานะเศรษฐกิจของประเทศ ลดความสูญเสียน้เงินและเปลืองเปลือง การวางระบบการบริหารงานราชการแบบบูรณาการ มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการทำงานร่วมกันภายในระบบราชการด้วยกันเองเพื่อแก้ปัญหาการแยกส่วนในการปฏิบัติงาน ระหว่างหน่วยงาน การยกระดับความโปร่งใสและสร้างความเชื่อมั่นศรัทธาในการบริหารราชการแผ่นดิน รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบ การทำงานของทางราชการ ตลอดจนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และมาตรการในการต่อต้านการทุจริต คอร์รัปชันให้บรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม สร้างความพร้อมของระบบการขนส่งในประเทศไทยเพื่อรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อันจะนำไปสู่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงทางการเมือง และความเจริญผาสุกของสังคมร่วมกัน

5. ระบบการจัดการและการสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน

ระบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน อยู่ในระหว่างการประชุมหาข้อยุติสรุปผลต่าง ๆ ผู้วิจัยจึงศึกษาข้อมูลจากเว็บไซต์ต่าง ๆ ได้ข้อสรุปจากการการสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ระบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ในตารางที่ 9 ดังนี้

ตารางที่ 9 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ระบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
<p>ที่มา: ASTV ผู้จัดการออนไลน์. (2556). รถไฟความเร็วสูงสายใต้เสร็จปี 62 กรุงเทพฯ - หัวหินใช้เวลา 1 ชม. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.manager.co.th/ Around/ViewNews.aspx?NewsID=95600 00074399.</p>	<p>สำหรับการดำเนินโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็ว สูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน ขณะนี้ สนข.ได้ข้อสรุปเส้นทางใน การก่อสร้างแล้วจากทั้งหมด 5 แนวทางเลือก โดยเส้นทาง ก่อสร้างส่วนใหญ่จะยึดตามแนวเส้นทางรถไฟไทยเส้นทางสาย ใต้เดิม</p> <p>คือช่วงที่ 1 จากสถานีบางซื่อถึงอำเภอปากท่อ จังหวัด ราชบุรี เริ่มต้นจากสถานีรถไฟกลางบางซื่อใช้เขตทางตามแนว รถไฟสายใต้ผ่านจังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี บรรจบสถานี เพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี</p> <p>ส่วนช่วงที่ 2 ช่วงที่ผ่านอำเภอเมืองเพชรบุรีเป็นทางรถไฟ ยกระดับ โดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเพชรเกษมที่อยู่ระหว่าง ทางหลักและทางขนานเป็นที่ตั้งเสาโครงสร้างทางยกระดับของ รถไฟความเร็วสูง ระยะทาง 4.5 กิโลเมตร และบรรจบเข้าทาง รถไฟเดิมผ่านอำเภอชะอำ เข้าสู่สถานีหัวหิน รวมระยะทาง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน 225 กิโลเมตร โดยศักยภาพของรถไฟ ความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหินนั้นสามารถวิ่งด้วยความเร็ว สูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนส่งผู้โดยสารได้ประมาณ 700 คนต่อเที่ยว ใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ - หัวหินเพียง 1 ชั่วโมง พร้อมระบบป้องกันรถไฟอัตโนมัติเต็ม รูปแบบ (Full ATP) และระบบอาณัติสัญญาณควบคุมขบวน รถระดับมาตรฐานสากล พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการ เชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบรถไฟทางคู่ เพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของภูมิภาค ทำให้การ เดินทางของประชาชนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว สะดวกสบาย สามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างทั่วถึง ถึงที่ หมายอย่างรวดเร็วและกำหนดเวลาได้ ส่งเสริมศักยภาพของ ธุรกิจท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี</p>

ตารางที่ 9 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ระบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน (ต่อ)

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
ที่มา: รายละเอียดรถไฟความเร็วสูง และรางคู่ ในไทย. (2558). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.youtube.com/watch?v=SFWCKmJrf5g .	รถไฟความเร็วสูงที่จะนำมาใช้ เป็นรถไฟแบบหัวกระสุน ส่วนเรื่องเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงนี้รัฐบาลญี่ปุ่นจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด โดยนำมาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงซึ่งค้นขึ้นมาพัฒนาและปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย ส่วนขนาดทางที่ใช้ 1.435 เมตร เรื่องของการทำความเร็ว รถไฟความเร็วสูงสามารถทำความเร็วได้สูงสุด 250 - 300 กม. ต่อ ชม. แต่รัฐบาลไทยกำหนดตัวเลขไว้ประมาณ 200 กม.ต่อชม. ในเรื่องประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นช่วยลดเวลาของประชาชน และนักท่องเที่ยวในการเดินทางแล้ว อีกสิ่งที่จะตามมาคือการเสริมสร้างศักยภาพการค้า คือ ช่วยลดต้นทุนในการขนส่งจะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน

จากตารางที่ 9 ผลการศึกษาโครงการดังกล่าวนี้กระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ในช่วงปลายปีนี้ หลังจากนั้นจะมีการจัดทำโออาร์เพื่อเร่งเปิดประมูลไตรมาสแรกของปี 2560 โดยมีอัตราส่วนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ประมาณ 8.11% แต่เมื่อพัฒนาเส้นทางต่อไปและสุดท้ายปาดังเบซาร์จะเพิ่มขึ้นเป็น 12.76% จะใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมงถึงหัวหิน โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2567 โครงการนี้ภาครัฐและภาคเอกชนต่างเสนอข้อแลกเปลี่ยนด้านความคุ้มค่าการลงทุนด้วยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งในพื้นที่สถานีและโดยรอบสถานีได้มากขึ้นเพื่อลดภาระความเสี่ยงด้านการลงทุนของภาคเอกชน เนื่องจากรัฐบาลต้องการให้เอกชนลงทุน 100% โดยจะเข้ามาลงทุนเดินรถ จัดหารถและบริหารจัดการ ตลอดจนการก่อสร้างที่จะต้องมีความเป็นมืออาชีพและได้มาตรฐานจริง ๆ

5.1 ด้านความปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการรณรงค์และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มความรุนแรงขึ้น จากการศึกษาสำนักงาน สนช. ได้มีการแก้ไขและผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ดังตารางที่ 10 ดังนี้

ตารางที่ 10 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ ด้านความปลอดภัย การแก้ไขปัญหาจุดตัดทาง
รถไฟและสิ่งแวดล้อม

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
<p>ที่มา: ไทยรัฐออนไลน์. (2559). รพท. ประสบความสำเร็จ แก่จุดตัดรถไฟห้วยทรายเหนือ จ.เพชรบุรี. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.thairath.co.th/content/626874.</p>	<p>โดยการรถไฟฯ จัดทำเนินชะลอความเร็วก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟทั้ง 2 ด้านเพื่อแจ้งเตือนให้ชาวบ้านรับทราบขณะต้องคัดกรปกครองส่วนท้องถิ่น จะช่วยประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบแผนพัฒนาพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟระบบใหม่ และหลังจากนั้นการรถไฟฯ มีแผนจะสร้างทางเบี่ยงข้ามทางรถไฟเพื่อให้ชาวบ้านในพื้นที่ได้สัญจรได้อย่างปลอดภัย โดยจากนี้จะมีการเร่งศึกษาแนวเขตทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงให้ชัดเจน ก่อนจะนำมาออกแบบและก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยจะมีการเลี้ยงให้ใช้เส้นทางการจราจรบริเวณจุดตัดที่มีเครื่องกั้น</p>
<p>ที่มา: วิดีทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3. (2556). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.youtube.com/watch?v=tLCVYUe-xmg.</p>	<p>ภายในการเดินทาง สนข. ได้ให้ความสำคัญการแก้ไขจุดตัดโดยโครงการมีจุดตัด 51 แห่งโดยใช้ร่วมกับรถไฟรางคู่ โดยออกแบบใช้ร่วมกับรถไฟรางคู่ 30 แห่ง ใช้ร่วมกับกรมทางหลวง 3 แห่ง ใช้ร่วมกับกรมทางหลวงชนบท 6 แห่ง โครงการรถไฟความเร็วสูง (รอการออกแบบใหม่) ถนนสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ 4 แห่ง กับ ถนนลอดใต้ทางรถไฟ 8 แห่ง รวมเป็น 12 แห่ง</p>
<p>ที่มา: บ้านพร้อมอยู่ ฉบับเดือน เมษายน. 2556. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.home.co.th/hometips/de tail/73527.</p>	<p>ส่วนสถานีให้บริการจะมีอยู่ด้วยกัน 4 แห่ง (ไม่รวมสถานีกลางที่บางซื่อ) คือสถานีนครปฐม, สถานีราชบุรี, สถานีเพชรบุรี และสถานีปลายทางที่หัวหิน โดยคาดว่าจะมีการศึกษาโครงการนี้จะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2556 และหากเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้จะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2561 โดยใช้งบประมาณประมาณ 82,000 ล้านบาททั้งนี้รถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหินจะสามารถวิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงหัวหินนั้นประมาณ 225 กิโลเมตร จากที่เคยใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง จะลดลงเหลือเพียง 1 ชั่วโมงเท่านั้น และยังขนส่งผู้โดยสารได้มากถึง 1,000 คนต่อเที่ยวอีกด้วย</p>

ตารางที่ 10 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ ด้านความปลอดภัย การแก้ไขปัญหาจุดตัดทาง
รถไฟ และสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
ที่มา: สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเพชรบุรี. (2559). รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ตรวจสอบขบวนรถไฟความเร็วสูง เพื่อ สำรวจและรับฟังแนวทางและข้อเสนอในการ แก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดข้าม ทางรถไฟ. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึง ได้จาก http://nwnt.prd.go.th/centerweb/news/NewsDetail?NT01_NewsID=WNSOC59081800101	เพื่อความปลอดภัยจะมีการเลี้ยงให้ใช้เส้นทางจราจร บริเวณจุดตัดที่มีเครื่องกั้น และกรณีเรื่องการเข้าพื้นที่ของการ รถไฟในการใช้เป็นพื้นที่สนามกีฬาด้านยาเสพติด ว่าด้วยตาม ระเบียบแล้วจะไม่เรียกเก็บค่าเช่าคงทำไม่ได้ แต่จะมีการเก็บค่า เช่าในอัตราที่ต่ำที่สุด จากนั้น ทางรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง คมนาคมพร้อมด้วย ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เดินทาง ต่อด้วยขบวนรถไฟพิเศษ 393 เพื่อสำรวจเส้นทางรถไฟในพื้นที่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ต่อไป
ที่มา: วิดีทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน ประกอบสัมมนาครั้งที่ 3. (2556). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.Youtu.be.com/watch?v=tlCvyUe-xmg .	ด้านสิ่งแวดล้อม สนข.ได้ให้ความสำคัญกับการดูแลโดยได้ ศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของสำนักงานโย บายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยรับฟัง ความคิดเห็นประชาชนในพื้นที่ขึ้นมากำหนดเป็นมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมที่สุด

จากตารางที่ 10 สรุปได้ว่า ความปลอดภัยในการเดินทาง มีถนนและจุดตัดรถไฟ
อยู่มาก สนข. ใส่ใจและให้ความสำคัญอย่างมากกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะบริเวณจุดตัด
ทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
มาโดยตลอด ทั้งนี้มีสาเหตุเนื่องจากผู้ขับขี่ยานยนต์มีความประมาท ขาดวินัยจราจรและ
สภาพแวดล้อม ในโครงการจึงวางรูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟที่ความเร็วสูงเส้นทาง
กรุงเทพฯ-หัวหิน ดังตารางที่ 11 ดังนี้

ตารางที่ 11 จำนวนจุดตัดที่ต้องแก้ไข

รูปแบบการแก้ไขจุดตัด	จำนวน
ใช้ร่วมกับรถไฟรางคู่	30
ใช้ร่วมกับกรมทางหลวง	3
ใช้ร่วมกับกรมทางหลวงชนบท	6
โครงการรถไฟความเร็วสูง (ออกแบบใหม่) ถนนสะพานรถยนต์ข้าม ทางรถไฟ 4 แห่ง ถนนลอดใต้ทางรถไฟ 8 แห่ง	12
รวม	51

ที่มา: วิดีทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน ประกอบสัมมนาครั้งที่ 3 (2556)

จากตารางที่ 11 การแก้ไขปัญหาจุดตัด สามารถสรุปได้ดังนี้ มีจุดตัดตลอดเส้นทางจำนวน 51 แห่ง โดยเป็นจุดตัดที่ใช้ร่วมกับรถไฟทางคู่ 30 แห่ง กรมทางหลวง 3 แห่ง กรมทางหลวงชนบท 6 แห่ง และโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ออกแบบใหม่ 12 แห่ง โดยแบ่งเป็นถนนสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ 4 แห่ง และถนนลอดใต้ทางรถไฟ 8 แห่ง ในบริเวณด้านหน้าสถานี การรถไฟฯ มีแผนจะใช้แนวเขตทาง เพื่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่เส้นทางนครปฐม - หัวหิน ซึ่งเริ่มก่อสร้างในปี 2559 - 2560 และต่อไปยังจะมีการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ - หัวหิน ซึ่งทั้ง 2 โครงการจะนำความเจริญ และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น แต่ระหว่างการก่อสร้างจำเป็นต้องขอความร่วมมือในการปิดทางลักผ่าน "ในการเจรจา แม้ในระเบียบกำหนดไว้ว่าการสร้างจุดตัดทางรถไฟจะต้องตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟไม่น้อยกว่า 2 กิโลเมตร แต่การรถไฟฯ ไม่ต้องการนำระเบียบข้อกฎหมาย มาใช้ในการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเพียงอย่างเดียว แต่ต้องการนำชุมชนเข้ามาร่วมด้วยช่วยกันในการแก้ปัญหา เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันเป็นสำคัญ นายวุฒิชชาติ กล่าวเสริมว่า สำหรับผลจากการประชุมเจรจาในครั้งนี้ ได้รับผลลัพธ์ที่ดี โดยระหว่างนี้การรถไฟฯ และชุมชนในพื้นที่ยินดีร่วมมือแก้ปัญหาเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จุดตัดทางรถไฟ โดยการรถไฟฯ จัดทำเนินชะลอความเร็วก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟทั้ง 2 ด้านเพื่อแจ้งเตือนให้ชาวบ้านรับทราบ ขณะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะช่วยประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบแผนพัฒนาพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟระบบใหม่ และหลังจากนั้นการรถไฟฯ มีแผนจะสร้างทางเบี่ยงข้ามทางรถไฟเพื่อให้ชาวบ้านในพื้นที่ได้สัญจรได้อย่างปลอดภัย โดยจากนี้จะมีการเร่งศึกษาแนวเขตทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงให้ชัดเจน ก่อนจะนำมาออกแบบและก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยจะมีการเลี้ยงให้ใช้เส้นทางจราจรบริเวณจุดตัดที่มีเครื่องกั้น และกรณีเรื่องการเข้าพื้นที่ของการรถไฟฯ ในการใช้เป็นพื้นที่สนามกีฬาด้านยาเสพติด ว่าด้วยตามระเบียบแล้วจะไม่เรียกเก็บค่าเช่าคงทำไม่ได้ แต่จะมีการเก็บค่าเช่าในอัตราที่ต่ำที่สุด จากนั้น ทางรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมพร้อมด้วยผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เดินทางต่อด้วยขบวนรถพิเศษ 393 เพื่อสำรวจเส้นทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ต่อไป

5.2 การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหินเป็นสิ่งสำคัญที่รัฐบาลจะต้องคำนึงถึงและจัดการวางแผนเป็นอันดับแรก โดยรัฐบาลมีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยผู้วิจัยได้สังเคราะห์ข้อมูลการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมจากตารางที่ 12 และได้ทำการสรุปดังนี้

ตารางที่ 12 การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อม	การจัดการ
1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	- ออกแบบโครงสร้างทางรถไฟและสถานี ให้สามารถต้านทานแรงจากแผ่นดินไหวได้ตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับมาตรฐานของ กรมโยธาธิการและผังเมือง (มยผ 1302)
2. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ออกแบบให้มีระบบรวบรวมและบำบัดของเสียจากสถานี ศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) และของเสียจากพนักงานและผู้ใช้บริการอย่างถูกหลักสุขาภิบาล และมีปริมาณเพียงพอ
3. ด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	- ระบบระบายน้ำ ออกแบบให้รองรับน้ำหลากและน้ำท่วมสูงสุดในรอบ 100 ปี และออกแบบสันรางรถไฟให้สูงเท่ากับระดับน้ำสูงสุดในรอบ 100 ปี + Free Board + ระยะเพื่อการทรุดตัวของดิน 10 เซนติเมตร
4. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณสถาน	- ออกแบบโครงสร้างต่อม่อสะพานให้โปร่งบาง กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและโบราณสถานโดยรอบเน้นความโปร่งตาและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่เรียบง่าย เพื่อลดผลกระทบต่อการสูงชม บดบังความสง่างาม บริเวณพระปฐมเจดีย์ และอุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี
5. ด้านเสียง	- ออกแบบใช้วัสดุซับเสียงในองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบรถไฟบริเวณชานชาลาและขบวนรถไฟ เช่น บริเวณพื้นคันทาง ใช้ Floating Slab เพื่อลดเสียง ล้อเป็นวัสดุช่วยลดเสียง Skirt ของตัวรถไฟเป็นวัสดุซับเสียง ระบบเบรกเป็น Magnetic Break ติดตั้งวัสดุซับเสียงบริเวณชานชาลา - อาคารสถานีและอาคารศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) ด้านที่มีอาณาเขตติดต่อกับชุมชนต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่นนวน (Buffer Zone) ปลูกต้นไม้ที่ทรงสูง - ติดตั้งฉนวนกันเสียงที่หลังคาในอาคารศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) - ติดตั้งกำแพงกันเสียงในพื้นที่มีระดับเสียงเกิน 70 เดซิเบล (เอ) หรือ พื้นที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านเสียงที่ตั้งประชิดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 50 เมตร - เลือกวัสดุประเภทของขบวนรถไฟที่ออกแบบลดการเสียดทานอากาศกลศาสตร์
6. การสั่นสะเทือน	- ออกแบบระบบทางวิ่งและเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ำ - ออกแบบติดตั้งวัสดุลดทอนพลังความสั่นสะเทือนในบริเวณช่วงผ่านพื้นที่อ่อนไหวที่สามารถรับรู้ถึงระดับความสั่นสะเทือนได้ ได้แก่ วัดพระงาม วัดโพรงมะเดื่อ โรงเรียนวัดโพรงมะเดื่อ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโพรงมะเดื่อ (จังหวัดนครปฐม)
7. การแบ่งแยกชุมชน	- ออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางข้ามทางรถไฟและจัดให้มีทางลอดในระยะที่เหมาะสมสอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชน

ตารางที่ 12 การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

สิ่งแวดล้อม	การจัดการ
8. การใช้ที่ดิน	- ออกแบบจัดทาสวนหย่อม สวนสาธารณะในตำแหน่งที่เหมาะสม
9. นิเวศวิทยาป่าไม้และสัตว์ป่า	- ออกแบบและกำหนดตำแหน่งคอม่อโดยหลีกเลี่ยงการรื้อย้ายหรือตัดฟันต้นไม้ใหญ่ - ออกแบบโครงสร้างทางวิ่งเป็นสะพานบกรบริเวณผ่านพื้นที่ป่าชายเลน บริเวณอำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี - ออกแบบทางข้ามสัตว์ โครงสร้างเชื่อมผืนป่า สำหรับสัตว์ใต้ข้าม และออกแบบทางลอดสำหรับสัตว์เลื้อยคลาน สัตว์กระโดดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ป่า - ออกแบบโครงสร้างป้องกันรั้วกันพิเศษในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ป่า และโครงสร้างป้องกันปิดกั้นด้านบนบริเวณเขาวัง
10. การแบ่งแยกชุมชน	- ออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางข้ามทางรถไฟและจัดให้มีทางลอดในระยะที่เหมาะสม สอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชน

ที่มา: วิศวกรรมรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3 (2556)

จากตารางที่ 12 สรุปได้ว่ารัฐบาลได้จัดการสิ่งแวดล้อมในโครงการรถไฟความเร็วสูงมีด้วยกัน 10 ด้าน คือ 1. ด้านธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว 2. ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน 3. ด้านการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม 4. ด้านประวัติศาสตร์และโบราณสถาน 5. ด้านเสียง 6. การสิ้นสเทือน 7. การแบ่งแยกชุมชน 8. การใช้ที่ดิน 9. นิเวศวิทยาป่าไม้และสัตว์ป่า 10. การแบ่งแยกชุมชน สิ่งแวดล้อมแต่ละด้านรัฐบาลได้วางแผนและคิดคำนึงถึงผลกระทบต่อ คน สัตว์ โบราณสถานที่อยู่ใกล้กับบริเวณในการก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน ให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และให้ความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย

5.3 การเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

การเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน สำหรับระยะทางเวนคืนโดยจุดหลัก ๆ ที่จะมีเวนคืนที่ดิน ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งอ้างอิงต่าง ๆ ได้ดังตารางที่ 13 ดังนี้

ตารางที่ 13 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ การเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟความเร็วสูง
เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

แหล่งข้อมูล,อ้างอิง	ข้อมูล
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2556). เวนคืน 900 ไร่ รื้อ 4,130 หลัง เบี่ยงแนวไฮสปีดเทรน "กรุงเทพฯ-หัวหิน". เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.Prachachat.net/news_detail.php?newsid=1387866527 .	เวนคืน 900 ไร่ บ้าน 4 พันหลัง "วิจิตร นิมิตรวานิช" ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สนช. กล่าวว่า หลังเบี่ยงแนวใช้พื้นที่ไม่อยู่แนวรถไฟเดิมในบางจุดทำให้ระยะทางสั้นลง 16 กิโลเมตร จาก 225 กิโลเมตร เหลือ 209 กิโลเมตร มีที่ดินถูกเวนคืน 900 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 4,310 หลังคาเรือน ทั้งโครงการมีมูลค่าการลงทุนรวม 98,399 ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้าง 83,070 ล้านบาท ค่าระบบรถ 9,324 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 1,905 ล้านบาท และค่าเวนคืนที่ดิน 4,100 ล้านบาท
ที่มา: มติชนออนไลน์. (2559). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.Matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1451730312 .	"นครปฐม-หัวหิน" 169 กิโลเมตร ผ่าน จ.นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ เวนคืน 24 ไร่ วงเงิน 338 ล้านบาท บริเวณ จ.เพชรบุรี มี 31 สถานี ได้แก่ สถานีนครปฐม พระราชวังสนามจันทร์ โพรงมะเตือ คลองบางตาล ชุมทางหนองปลาตุก บ้านโป่ง นครชุมน์ คลองตาต โปธาราม เจ็ดเสมียน บ้านกล้วย สะพานราชบุรี ราชบุรี บ้านคูบัว บ่อตะคร้อ บ้านป่าไก่อ่ ปากท่อ หัวไร่ บางเค็ม เขาย้อย หนองปลาไหล บางจาก เพชรบุรี เขาทโมน หนองไม้เหลือง หนองจอก หนองศาลา บ้านชะอำ หัวทรายเหนือ หัวทรายใต้ และหัวหิน

จากตารางที่ 13 สามารถสรุปวิเคราะห์การเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหินสำหรับระยะทางเวนคืนโดยจุดหลัก ๆ ที่จะมีเวนคืนที่ดินนครปฐม - หัวหิน" 169 กม. ผ่าน จ.นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ วงเงิน 338 ล้านบาท บริเวณ จ.เพชรบุรี มี 31 สถานี ได้แก่ สถานีนครปฐม พระราชวังสนามจันทร์ โพรงมะเตือ คลองบางตาล ชุมทางหนองปลาตุก บ้านโป่ง นครชุมน์ คลองตาต โปธาราม เจ็ดเสมียน บ้านกล้วย สะพานราชบุรี ราชบุรี บ้านคูบัว บ่อตะคร้อ บ้านป่าไก่อ่ ปากท่อ หัวไร่ บางเค็ม เขาย้อย หนองปลาไหล บางจาก เพชรบุรี เขาทโมน หนองไม้เหลือง หนองจอก หนองศาลา บ้านชะอำ หัวทรายเหนือ หัวทรายใต้ และหัวหิน โดยการเวนคืนที่ดินสามารถสรุปได้ตารางที่ 14 ดังนี้

ตารางที่ 14 สรุปการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

จังหวัด	บริเวณพื้นที่	เวนคืนบริเวณที่ตั้งสถานี จำนวน
นครปฐม	มีเวนคืนที่ดินเอกชนบริเวณถนนเทศบาล 11, ถนน 25 มกรา ช่วงก่อนถึงสถานีรถไฟต้นสำโรง ประมาณ 3 - 4 กิโลเมตร ให้ได้พื้นที่หน้ากว้าง 20 เมตร	พื้นที่ 40 ไร่
ราชบุรี	ช่วงชุมทางหนองปลาดุกเวนคืนที่ดินเอกชน ระยะทาง 10 กิโลเมตร เพื่อเบี่ยงเส้นทางไม่เข้าเขตชุมชนของอำเภอบ้านโป่ง และระยะทาง ประมาณ 5 กิโลเมตร เพื่อเบี่ยงเส้นทางไม่เข้าเขตชุมชนของอำเภอโพธาราม	พื้นที่ 76 ไร่
เพชรบุรี	จะมีเวนคืนประมาณ 7 กิโลเมตร ช่วงทางโค้งช่วงเบี่ยงแนวเข้าถนนเพชรเกษมและมาบรรจบกับทางรถไฟเดิมที่จะมุ่งหน้าไปอำเภอชะอำ ศูนย์ซ่อมบำรุง” (Depot) บริษัทที่ปรึกษาระบุว่าเพื่อประหยัดค่าเวนคืนที่ดิน จะขอใช้ที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์บริเวณอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี เนื้อที่ 68 ไร่ อยู่ใกล้กับศูนย์รวมวัสดุก่อสร้าง”ไทวัสดุ”	พื้นที่ 45 ไร่
หัวหิน	-	พื้นที่ 37 ไร่

ที่มา: ไทยทริบูน (2558)

5.3.1 มูลค่าการลงทุนรวมในการเวนคืนที่ดิน

วิจิตร นิมิตรวานิช ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สนข, (2560) กล่าวว่า หลังเบี่ยงแนวใช้พื้นที่ไม่อยู่แนวรถไฟเดิมในบางจุด ทำให้ระยะทางสั้นลง 16 กิโลเมตร จาก 225 กิโลเมตร เหลือ 209 กิโลเมตร มีที่ดินถูกเวนคืน 900 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 4,310 หลังคาเรือน ทั้งโครงการมีมูลค่าการลงทุนรวม 98,399 ล้านบาท สรุปเป็นโครงการได้ตารางที่ 15 ดังนี้

ตารางที่ 15 โครงการมีมูลค่าการลงทุน

โครงการ	มูลค่า
ค่าก่อสร้าง	83,070 ล้านบาท
ค่าระบบรถ	9,324 ล้านบาท
ค่าจ้างที่ปรึกษา	1,905 ล้านบาท
ค่าเวนคืนที่ดิน	4,100 ล้านบาท
รวม	98,399 ล้านบาท

ที่มา: วิดีทัศน์รถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3 (2556)

จากตารางที่ 15 สรุปได้ว่าโครงการมีการลงทุนทั้งหมด 5 โครงการ ได้แก่ การก่อสร้าง ระบบรถ ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าเวนคืนที่ดิน ซึ่งรวมมูลค่าทั้งหมดเป็นจำนวนเงิน 98,399 ล้านบาท

5.3.2 ตัวชี้วัดมูลค่าผลตอบแทน

การเดินทางได้รวดเร็ว สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารวันละ 11,170 คน ต่อวัน ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ 357.8 ล้านบาทต่อปี ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถคิดเป็นมูลค่า 3,846.5 ล้านบาทต่อปี ลดเวลาการเดินทางคิดเป็นมูลค่า 924.5 ล้านบาทต่อปี ลดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม 3,200.6 ล้านบาทต่อปี ในอนาคตรถไฟความเร็วสูง สายนี้จะต้องขยายไปถึงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ดังตารางที่ 21 แสดงถึงตัวชี้วัดมูลค่าผลตอบแทน (วิดิทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3, 2556)

ตารางที่ 16 ตัวชี้วัดมูลค่าผลตอบแทน

ตัวชี้วัด	ผลลัพธ์ ช่วงกรุงเทพ - หัวหิน	ผลลัพธ์ ช่วงกรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี	ผลลัพธ์ ช่วงกรุงเทพ - ปาดังเบซาร์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV)	25,419.79 ล้านบาท	7,425.21 ล้านบาท	16,147.39 ล้านบาท
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit/Cost ration : (B/C Ration)	0.66	1.04	1.08
อัตราส่วนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Financial Internal Rate of Retur :FIRR)	8.11%	12.38%	12.76%

ที่มา: วิดิทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3 ธันวาคม 16 (2556)

สรุปจากตารางที่ 16 ตัวชี้วัดมูลค่าผลตอบแทน จะเห็นได้ว่ามูลค่าผลตอบแทนต่อปี เช่นกับการส่งเสริมการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า สร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล จะนำมาซึ่งการสร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่ประชาชน ตามแนวสายทางที่ผ่าน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน กระจายความเจริญเข้าสู่ทุกพื้นที่ เกิดการพัฒนาเมือง เกิดแหล่งงานใหม่ที่หลากหลาย สร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่

5.4 การสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน

แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน ยังไม่มีข้อมูลที่ชัดเจน ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการสังเคราะห์ทางเว็บไซต์ ในเรื่องของเส้นทาง ต้นแบบรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้านความปลอดภัยและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และการเวนคืนที่ดินที่นครปฐม - ราชบุรี - เพชรบุรี - ประจวบฯ สามารถหาข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ได้ดังตารางที่ 17 ดังนี้

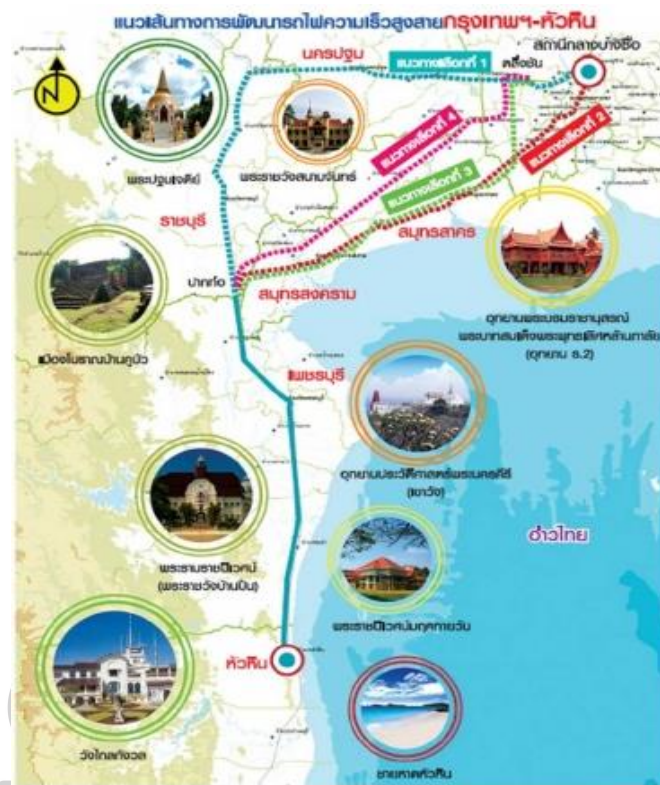
ตารางที่ 17 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน

แหล่งข้อมูล,อ้างอิง	ข้อมูล
ที่มา: วิกิพีเดียรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3. (2556). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.youtube.com/watch?v=tlCvyUe-xmg&t=1s .	โดยการผ่าน 5 จังหวัด 4 สถานี ระยะทาง 209 กิโลเมตร ใช้เวลาเพียง 1 ชั่วโมง ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในอนาคตจะการพัฒนาไปยังปาดังเบซาร์ ระยะทาง 761 กิโลเมตร รูปแบบในการลงทุนคาดว่าเอกชนลงทุน 100% ผู้โดยสาร 13,000 คนต่อวัน ค่าโดยสารในการเดิน 560 บาทต่อเที่ยว ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 เดือนมาตรฐานกลางที่ใช้สำหรับระบบรถไฟความเร็วสูงข้อกำหนดทั่วไป
ฐานเศรษฐกิจ. (2558). หัวหินเล็งสถานี 'ไฮสปีดเทรน' เตรียมปั่นแลนด์มาร์กแห่งใหม่. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.thanset takij.com/2015/06/18/3779 .	มี 4 สถานีประกอบด้วย 1.สถานีนครปฐม(อยู่ในจุดสถานีรถไฟเดิม เนื่องจากมีพื้นที่เพียงพอ) 2.สถานีราชบุรี(อยู่ที่ใหม่ ต.คูบัว อ.เมืองราชบุรี ห่างจากตัวเมืองราชบุรี) 3 กม. 3.สถานีเพชรบุรี (อยู่ที่ใหม่ใกล้เขาหลวง ต.ธงชัย ถนนเพชรเกษม ห่างจากในเมือง 1.5 กิโลเมตร) และ 4. สถานีหัวหิน (อยู่ที่ใหม่ ด้านหน้าสนามบินบ่อฝ้าย ต.บ่อฝ้าย อ.หัวหิน บริเวณหัวหินซอย 2 ห่างจากสถานีหัวหินเดิม 7 กิโลเมตร

จากตารางที่ 17 สามารถวิเคราะห์ข้อมูลแนวเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน มี 4 สถานี ประกอบด้วย 1. สถานีนครปฐม(อยู่ในจุดสถานีรถไฟเดิม เนื่องจากมีพื้นที่เพียงพอ) 2. สถานีราชบุรี (อยู่ที่ใหม่ ต.คูบัว อ.เมืองราชบุรี ห่างจากตัวเมืองราชบุรี 3 กม.) 3. สถานีเพชรบุรี (อยู่ที่ใหม่ใกล้เขาหลวง ต.ธงชัย ถนนเพชรเกษม ห่างจากในเมือง 1.5 กม). และ 4. สถานีหัวหิน (อยู่ที่ใหม่ ด้านหน้าสนามบินบ่อฝ้าย ต.บ่อฝ้าย อ.หัวหิน) จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้ดังนี้

5.4.1 แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

แนวเส้นทาง เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ผ่าน 5 จังหวัด มี 4 สถานี 1. สถานี นครปฐม 2. สถานีราชบุรี 3. สถานีเพชรบุรี 4. สถานีหัวหิน รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 211 กม. สามารถสรุปได้ดังภาพที่ 6 ดังนี้



ภาพที่ 6 แนวเส้นทางจากกรุงเทพฯ - หัวหิน
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2556)

จากภาพที่ 6 โครงการมีลักษณะเป็นระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงแบบทางคู่ ระยะทางทั้งหมด 211 กิโลเมตร ใช้ระบบราง Standard Gauge ความกว้างของราง 1.435 เมตร โดยจะใช้ความเร็ว 250 กม. ต่อ ชม. งบประมาณในการลงทุนโดยประมาณ 94,600 ล้านบาท รูปแบบในการลงทุนคาดว่าเอกชนลงทุน 100% ผู้โดยสาร 13,000 คนต่อวัน ค่าโดยสารในการเดิน 560 บาท ต่อเที่ยว ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 ปี ระยะเวลาในการเริ่มก่อสร้าง n ต่อ a คาดว่าจะแล้วเสร็จ n ต่อ a เกณฑ์มาตรฐานกลางที่ใช้สำหรับระบบรถไฟความเร็วสูง ข้อกำหนดทั่วไป ความเร็วสูงในการ ออกแบบ (กำหนดตามนิยามของ EU Directive 96 ต่อ 48) โดยพื้นที่ทั่วไป (Normel Area) รั้วบนรางที่ สร้างขึ้นใหม่ด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับทางที่สร้างขึ้นใหม่ด้วยความเร็ว ไม่น้อยกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การปรับปรุงทางระบบเดิมด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนพื้นที่ในเขตเมือง (Urban - Areal) กำหนดด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แหล่งพลังงานในการขับเคลื่อนของระบบล้อเลื่อนของรถไฟจะใช้ไฟฟ้า ลักษณะการใช้งานจะใช้ในการเดินรถโดยสาร (Passenger Only) ควบคู่กับการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่มีความจำเป็น และเหมาะสม ส่วนจุดตัดต่างระดับ (Grade Separation) เท่านั้น (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2556) เตรียมเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ไม่เกินไตรมาส 2 (ปี 2559) หลังจากนั้นจะมีการจัดทำที่ไอราร์ก่อนและเปิดประมูลไตรมาส 3 (ปี 2559) เพื่อให้ได้ผู้ประมูลในปีหน้า โดยมีอัตราส่วนผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ประมาณ 8.11% เพื่อพัฒนาเส้นทางต่อไปและสุดท้ายปาดังเบซาร์ จะเพิ่มขึ้นเป็น 12.76% จะใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง โดยในระหว่างนี้ก็จะใช้รถไฟฟาราง 1 เมตร ไปก่อน (วิดิทัศน์รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน, 2556)

สรุปแนวเส้นทาง เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ผ่าน 5 จังหวัด มี 4 สถานี 1. สถานีนครปฐม 2. สถานีราชบุรี 3. สถานีเพชรบุรี 4. สถานีหัวหิน รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 211 กิโลเมตร และในอนาคตจะพัฒนาเส้นทางต่อไปและสุดท้ายปาดังเบซาร์ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. พร้อมด้วยบริษัทที่ปรึกษา ได้ชี้แจงถึงแนวเส้นทางของโครงการฯ เริ่มต้นที่กรุงเทพมหานครและสิ้นสุดที่ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ มีระยะทาง ใช้พื้นที่เขตทางรถไฟเดิมเป็นหลัก โดยเริ่มแนวเส้นทางจากสถานีกลางบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ ผ่านสถานีนครปฐม สถานีราชบุรี ถึงช่วง อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี แล้วจึงปรับไปใช้แนวถนนเพชรเกษมก่อนเข้าสู่สถานีเพชรบุรี จากนั้นจึงปรับกลับมาใช้แนวเส้นทางของรถไฟสายใต้ จนไปสิ้นสุดที่ ต.บ่อฝ้าย อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

5.4.2 ต้นแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน

กระทรวงคมนาคมมอบรางวัลผู้ชนะเลิศการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน ทั้งหมด 4 สถานี พร้อมเตรียมนำผลงานการออกแบบทั้งหมด ไปเป็นแนวคิดการสร้างสถานีจริงในอนาคต โดยรูปแบบสถานีจะต้องออกแบบผสมผสานสถาปัตยกรรมที่สมัยใหม่ และนำเอาเอกลักษณ์ จุดเด่น แต่ละท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่และกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เพื่อให้รูปแบบสถานีสะท้อนความเป็นตัวตนของแต่ละความถิ่นมากที่สุด โดยแต่ละสถานีจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน พร้อมกับเชื่อมต่อการเดินทางระบบมวลชนที่หลากหลาย โดยผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูล ดังตารางที่ 18 ดังนี้

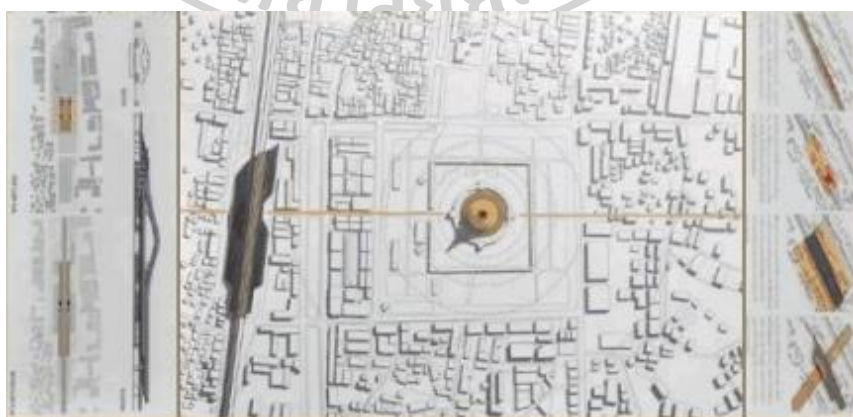
ตารางที่ 18 การสังเคราะห์แหล่งข้อมูลจากเว็บไซต์ ต้นแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน

แหล่งข้อมูล,อ้างอิง	ข้อมูล
<p>ที่มา: วิดีทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3. (2556). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.Youtu.be.com/watch?v=tlCvyUe-xmg.</p>	<p>รูปแบบสถานีออกแบบผสมผสานสถาปัตยกรรมที่สมัยใหม่ และนำเอาเอกลักษณ์ จุดเด่น แต่ละท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่และกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยแต่ละสถานีจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน พร้อมกับเชื่อมต่อการเดินทางระบบมวลชลที่หลากหลาย โดย สนข.ได้เปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการออกแบบสถานี เพื่อให้รูปแบบสถานีสะท้อนความเป็นตัวตนของแต่ละความถื่นมากที่สุด</p>
<p>ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2556). สนข. ประกาศสุดยอด แบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จากhttp://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1381230848.</p>	<p>จากการที่ สนข. ได้จัดการประกวดแนวคิดการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน ภายใต้ชื่อ “Design Station Define Identity” เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชน นิสิตนักศึกษาที่สนใจ ร่วมส่งผลงานออกแบบอัตลักษณ์สถาปัตยกรรมสถานี จำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีนครปฐม สถานีราชบุรี สถานีเพชรบุรี และสถานีหัวหิน ปรากฏว่ามีผู้สนใจส่งผลงานเข้าประกวดถึง 179 ผลงาน</p>
<p>ที่มา: Chitnapa sommano. (2556). ต้นแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กทม. - หัวหิน. news.voicetv. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://news.voicetv.co.th/thailand/84543.html.</p>	<p>ผลงานชนะเลิศการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีหัวหิน ภายใต้แนวคิดหลัก คือ Breeze Pavillion ออกแบบโดยนายพีรณัฐ วงศ์ศิริศักดิ์ ภายใต้แนวคิดการไหลของลม โดยศาลาลม แสดงให้เห็นถึงสัญลักษณ์ของอากาศ และคลื่นลมทะเล ซึ่งเป็นจุดเด่นของเมืองหัวหิน - โดยสถานีนครปฐม ผู้ชนะการออกแบบสถานีนี้ คือ กลุ่มบริษัท เอ็นเจ็ดเอ จำกัด โดยได้รับแรงบันดาลใจจาก องค์พระปฐมเจดีย์ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์สำคัญของ จ.นครปฐม-ส่วนผู้ชนะเลิศการออกแบบสถานีราชบุรี คือ นายธนนท์ ชูตินาทรังสี โดยได้รับแรงบันดาลใจจากโถงมังกร โดยนำประโยชน์ของโถงมังกร ที่รองรับน้ำฝนมาประยุกต์ใช้กับโครงสร้างหลังคาที่สามารถกั้นน้ำฝนและรับน้ำฝนส่งผ่านไปสู่อ่างรับน้ำใต้ - ผู้ชนะเลิศการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีเพชรบุรี คือ กลุ่มบริษัท เอ็นเจ็ดเอ จำกัด ออกแบบโดยได้รับแรงบันดาลใจจากเอกลักษณ์ของเขาวังและงานปูนปั้นของเมืองเพชรบุรี</p>

ต้นแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-หัวหิน มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่

1. สถานีนครปฐม (อยู่ในจุดสถานีรถไฟเดิม เนื่องจากมีพื้นที่เพียงพอ)
2. สถานีราชบุรี (อยู่ที่ใหม่ ต.คูบัว อ.เมืองราชบุรี ห่างจากตัวเมืองราชบุรี 3 กิโลเมตร)
3. สถานีเพชรบุรี (อยู่ที่ใหม่ใกล้เขาหลวง ต.ธงชัย อ.เมืองเพชรบุรี ถนนเพชรเกษม ห่างจากในเมือง 1.5 กิโลเมตร)
4. สถานีหัวหิน (อยู่ที่ใหม่ ด้านหน้าสนามบินบ่อฝ้าย ต.บ่อฝ้าย อ.หัวหิน บริเวณหัวหินซอย 2 ห่างจากสถานีหัวหินเดิม 7 กิโลเมตร และถนนเพชรเกษม 300 เมตร)”

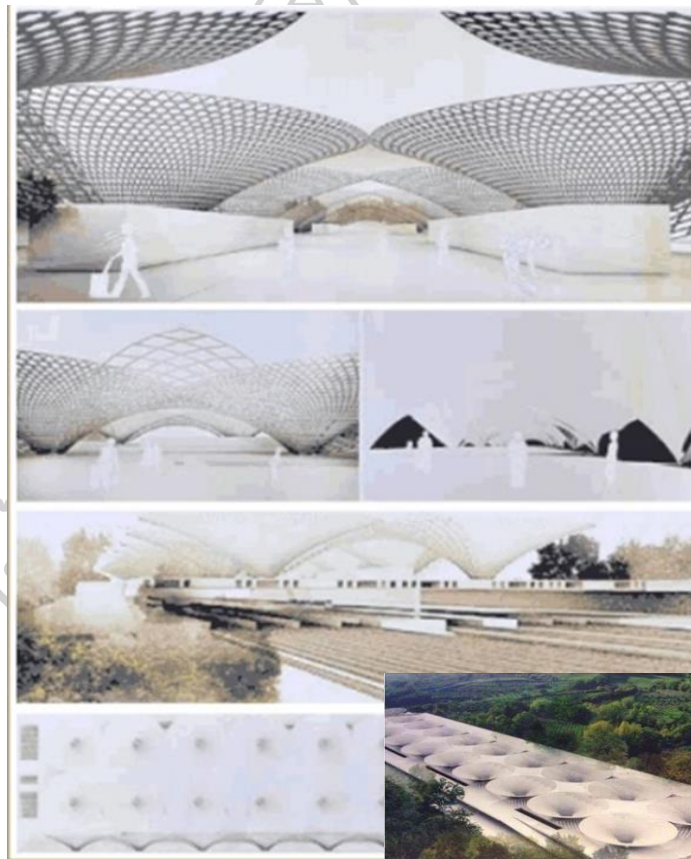
5.4.2.1 สถานีนครปฐม ผู้ชนะการออกแบบสถานีนี้ คือ กลุ่มบริษัท เอ็นเจ็ดเอ จำกัด โดยได้รับแรงบันดาลใจจาก องค์พระปฐมเจดีย์ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์สำคัญของจังหวัดนครปฐม ซึ่งในการดำเนินงานโครงการในขั้นตอนการก่อสร้างจะกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้วยการปรับปรุงเสริมความแข็งแรงของดิน และการออกแบบโครงสร้างทางยกระดับเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน และออกแบบสถานีเน้นให้มีความโปร่งบาง ไม่บดบังทัศนียภาพหรือความงามของแหล่งประวัติศาสตร์ โดยรอบ นายมูรธาธีร์ รักชาติเจริญ ปลัดจังหวัดนครปฐม กล่าวถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถือเป็นโอกาสที่ดี เนื่องจากเส้นทางตัดผ่านจะทำให้จังหวัดนครปฐมได้รับการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ซึ่งประชาชนก็ได้ประโยชน์ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางและขนส่ง ซึ่งเมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จในปี 2562 จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาจังหวัด และคาดว่าจะสามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครปฐมได้ถึง 561.92 ล้านบาทต่อปี นับเป็นการส่งเสริมยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของจังหวัดอีกด้วย ดังรูปที่ 7 ดังนี้



ภาพที่ 7 รูปแบบสถานีนครปฐม

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2556)

5.4.2.2 สถานีราชบุรี ส่วนผู้ชนะเลิศการออกแบบสถานีราชบุรี คือ นายธนัท ชูตินาทรังสี โดยได้รับแรงบันดาลใจจากโอ่งมังกร ซึ่งเป็นวัฒนธรรมและสิ่งของที่เป็นของประจำจังหวัด โดยนำ CORE IDEA โดยนำประโยชน์ของโอ่งที่ทำหน้ารองรับน้ำฝนมาประยุกต์ใช้กับรูปแบบโครงสร้างหลังคาพาดช่วงกว้างของสถานีรถไฟ ให้มีความสามารถในการกัน และในขณะเดียวกันก็รองรับน้ำฝนโดยทำหน้าที่เป็นปากท่อที่รับน้ำและส่งผ่านไปสู่ส่วนรองรับน้ำ ลวดลายสานซึ่งพบได้ในประเทศเขตร้อนชื้นที่มีพวกวัสดุ เช่น หวาย ดอกไม้ไผ่ จากแนวคิดนี้จึงนำมาใช้ในโครงสร้างหลังคาพาดช่วงกว้างเป็นโครงสร้างเหล็กถักสานลายเฉลว 6 มุม ซึ่งเป็นลายที่อยู่ได้ด้วยแรงขัดกัน 3 ทาง ทำให้มีความแข็งแรงมากกว่าลายพื้นฐาน ดังภาพที่ 8 ดังนี้

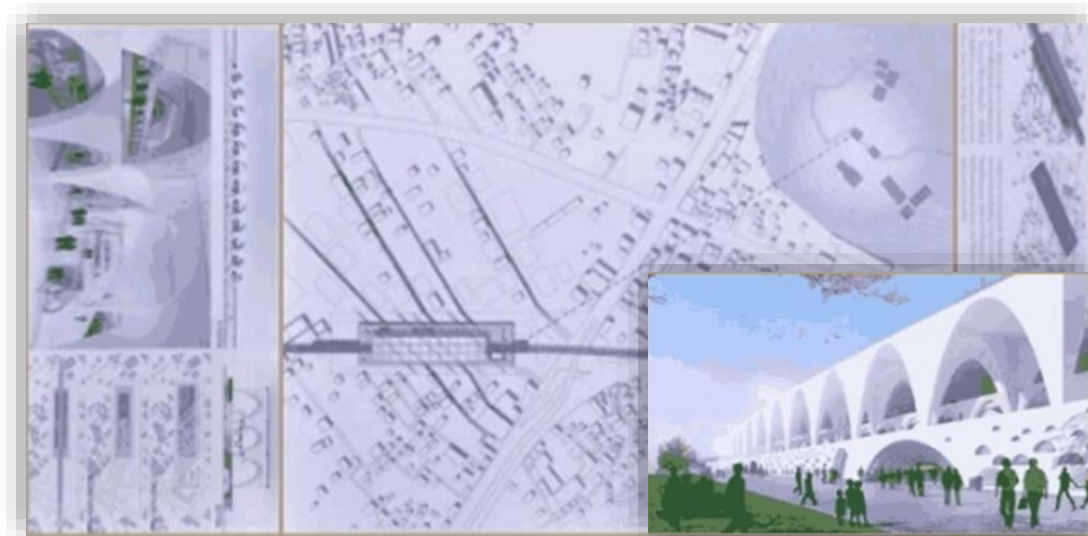


ภาพที่ 8 รูปแบบสถานีราชบุรี

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2556)

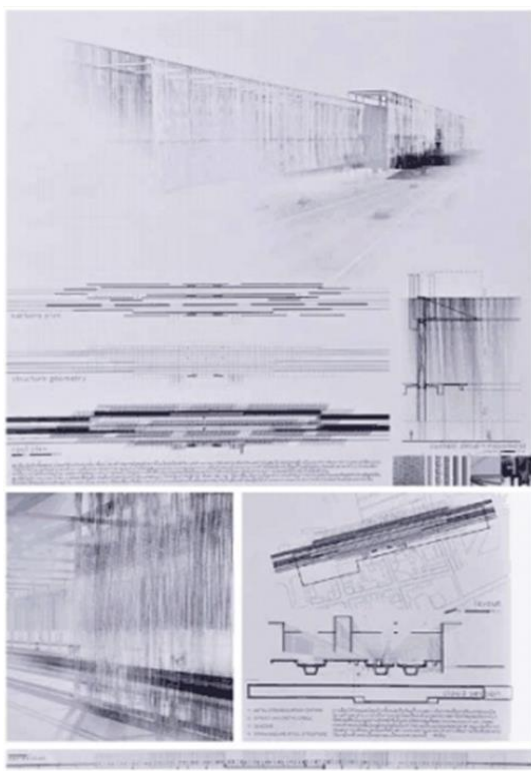
5.4.2.3 สถานีเพชรบุรี ผู้ชนะเลิศการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีเพชรบุรี คือ กลุ่มบริษัท เอ็นเจ็ดเอ จำกัด ออกแบบโดยได้รับแรงบันดาลใจมาจากลักษณะของบริบทพื้นที่ตั้งเขาวัง และแนวแกนของเมือง โดยได้ดัดแปลงสำคัญของบริบทโดยรอบ และลักษณะทาง

สถาปัตยกรรมพระนครคีรี มาสร้างสถาปัตยกรรมสถานี เพชรบุรีใน 3 ลักษณะสำคัญคือ 1. ความสัมพันธ์ของที่ว่าง และรูปทรงของอาคาร กับลักษณะภูมิประเทศจากที่ตั้งสถานี ผู้ลักษณะความสัมพันธ์กับเนินเขาสองลูกที่อยู่ถัดออกไปในบริเวณ 2. ความสัมพันธ์ในเชิงสถาปัตยกรรมของตัวสถานีกับเขาวัง ซึ่งเป็นเอกลักษณ์สำคัญของจังหวัดเพชรบุรี 3. การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตั้งของอาคารกับลักษณะแนวแกนของบริบทเมือง และแนวแกนของเส้นทางรถไฟที่อยู่คนละแกน ดังภาพที่ 9 ดังนี้



ภาพที่ 9 รูปแบบสถานีเพชรบุรี
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2556)

5.4.2.4 สถานีหัวหิน นี่คือผลงานชนะเลิศการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีหัวหิน ภายใต้แนวคิดหลัก คือ Breeze Pavillion ออกแบบโดยนายพีรณัฐ วงศ์สิริศักดิ์ ภายใต้แนวคิดการไหลของลม โดยศาลาลม แสดงให้เห็นถึงสัญลักษณ์ของอากาศ และคลื่นลมทะเล ซึ่งเป็นจุดเด่นของเมืองหัวหิน ส่วนความยากของสถานีนี้คือ ต้องออกแบบไม่ให้ตัวสถานีรถไฟความเร็วสูงที่มีขนาดใหญ่ ไปแย่งความสนใจจากสถานีรถไฟหัวหินที่มีความสวยงามและคลาสสิกอยู่แล้วดังภาพที่ 10



ภาพที่ 10 รูปแบบสถานีหัวหิน
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2556)

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางและขนส่งที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมสู่ภาคใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นายณพพร วุฒิกุลนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองหัวหิน กล่าวว่าเทศบาลเมืองหัวหินได้เตรียมพร้อมการรับมือทั้งรถไฟทางคู่และไฮสปีดเทรนไว้แล้วโดยมีนโยบายจัดเตรียมความพร้อมพื้นที่เอาไว้โดยเฉพาะเรื่องของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่รองรับให้สะดวกรวดเร็ว โดยการให้บริการรถสองแถวของเอกชนที่มีอยู่สนับสนุนให้เข้ามาวิ่งบริการเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตคนที่ประกอบอาชีพ เป็นการช่วยเสริมให้ทุกคนได้มาใช้รถขนส่งสาธารณะกันมากขึ้น “หัวหินปัจจุบันเจริญรุ่งเรืองอย่างมาก เพราะฉะนั้นกรณีที่รถไฟและรถไฟฟ้ามายังหัวหินจะทำให้พื้นที่เมืองมีความหนาแน่นขึ้น ขณะนี้เรื่องผังเมืองยังไม่กำหนดออกมาเลย ยังรออยู่ คาดว่าจะเสร็จตั้งแต่สิ้นปีที่ผ่านมา แต่นี่ล่วงเข้าสู่ช่วงกลางปีนี้ก็ยังไม่เสร็จไม่ทราบว่าจะเสร็จเมื่อไร ในส่วนเรื่องของสถานีไฮสปีดเทรนจะใช้ตรงพื้นที่บ่อฝ้าย คาดว่าเมื่อเปิดให้บริการแล้วจะเป็นแลนด์มาร์กหนึ่งของ หัวหิน”

สรุปจากข้อมูลที่กำลังข้างต้น การออกแบบแต่ละสถานีส่วนมากจะยึดแบบสถานีที่สำคัญของแต่ละจังหวัดในการออกแบบผลงานการประกวดครั้งนี้รูปแบบสถานีออกแบบผสมผสานสถาปัตยกรรมที่สมัยใหม่ และนำเอาเอกลักษณ์ จุดเด่น แต่ละท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่และกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดย สนข. ได้เปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการออกแบบสถานี เพื่อให้รูปแบบสถานีสะท้อนความเป็นตัวตนของแต่ละความถิ่นมากที่สุด สถานีนครปฐมได้รับแรงบันดาลใจจากองค์พระปฐมเจดีย์ สถานีราชบุรีได้รับแรงบันดาลใจจากโอ่งมังกร สถานีเพชรบุรีได้รับแรงบันดาลใจจากเอกลักษณ์ของเขาวังและงานปูนปั้นของเมืองเพชรบุรี และสถานีหัวหินได้แนวคิดจากภายใต้แนวคิดการไหลของลม โดยศาลาลม แสดงให้เห็นถึงสัญลักษณ์ของอากาศ และคลื่นลมทะเล ซึ่งเป็นจุดเด่นของเมืองหัวหิน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. จะนำไปเป็นข้อมูลการออกแบบสถานีจริง โดยดึงเอาเอกลักษณ์ของจังหวัดประกอบกับประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก มากมาย จากข้อมูลที่กำลังมาเบื้องต้นสามารถสรุปกระบวนการจัดการและการสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน เป็นตารางที่ 19 ดังนี้

ตารางที่ 19 ลักษณะโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

รายการ	ข้อมูลโครงการช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
1. ด้านโยธา	
1.1 ความยาวของเส้นทาง ทางวิ่งยกระดับ ทางวิ่งระดับพื้น ทางวิ่งในอุโมงค์ใต้ดิน	211 กิโลเมตร 96 กิโลเมตร 115 กิโลเมตร -
1.2 สถานี	4 สถานี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และหัวหิน
1.3 ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)	2 แห่ง ได้แก่ เขตตลิ่งชัน (กิโลเมตร 11 + 500) และหัวหิน (กิโลเมตร 211 + 500)
1.4 ศูนย์ซ่อมบำรุงหนัก (Work Shop)	1 แห่ง ได้แก่ บริเวณเชิงรำน้อย (ใช้ร่วมกับสายอื่น)
1.5 หน่วยซ่อมบำรุงทาง (Maintenance Base)	2 แห่ง ประกอบด้วย - ฐานซ่อมบำรุงทางขนาดหนัก บริเวณเมืองเพชรบุรี (กิโลเมตร 152) - ฐานซ่อมบำรุงทางขนาดเบา บริเวณ อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี (กิโลเมตร 69)

ตารางที่ 19 ลักษณะโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลโครงการช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
1.6 การแก้ปัญหาจัดตัดทางรถไฟ	จำนวนจุดตัด 161 แห่ง
- ทางยกระดับ (Overpass)	จำนวน 21 แห่ง
- ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass)	จำนวน 1 แห่ง
- ทางยกระดับรูปตัวยู (U-shape Overpass)	จำนวน 17 แห่ง
แก้ปัญหาโดยยกระดับรถไฟความเร็วสูง (Elevated Railway)	จำนวน 95 แห่ง
- อุโมงค์รถไฟ (Tunnel railway)	-
- แก้ปัญหาโดยลดระดับรถไฟความเร็วสูง	จำนวน 2 แห่ง
- ท่อเหลี่ยมลอดใต้ทางรถไฟ (Box Culvert)	-
- ให้ไปใช้จุดข้างเคียง (To be Closed)	จำนวน 25 แห่ง
1.7 งานออกแบบระบบระบายน้ำ	ออกแบบให้สามารถระบายน้ำฝนรอบปีการเกิดซ้ำ 100 ปี
2. ด้านระบบรถไฟฟ้า	
2.1 ระบบควบคุมการเดินรถ	ใช้มาตรฐาน ETCS Level 1 ขึ้นไป ที่เป็นมาตรฐานสากลหรือเทียบเท่า
2.2 ระบบล้อเลื่อน (Rolling Stock)	ใช้ระบบกระจายการขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ตามขบวนรถ (EMU) 8 ตู้หรือขบวน
2.3 ระบบไฟฟ้า	ใช้ระบบไฟฟ้าเหนือหัวขบวนรถ (OCS) แรงดันไฟฟ้ากระแสสลับ 25 กิโลโวลต์ สถานีไฟฟ้าย่อย (substation) 3 แห่ง กิโลเมตร 40 กิโลเมตร 126 และ กิโลเมตร 202
2.4 ระบบตั๋วโดยสาร	เลือกอัน-เวลาเดินทาง และที่นั่งได้เอง รวมถึงออกตั๋วและจ่ายเงินด้วยตนเอง
3. ด้านการเดินรถ	
3.1 จำนวนขบวนรถที่ต้องใช้ในปีเปิด	8 ขบวน (พ.ศ. 2567)
3.2 การใช้พลังงานไฟฟ้า	59 GWh = 59 ล้านหน่วย (พ.ศ. 2567)
3.3 ความจุผู้โดยสาร (ที่นั่ง/ขบวน)	600 ที่นั่ง
3.4 ความถี่ในการให้บริการช่วงโมงเร่งด่วน	1 ขบวนต่อชั่วโมง (พ.ศ.2567)
3.5 ความเร็วสูงสุด	300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ปีเริ่มเปิดให้บริการความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)
3.7 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง	164.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (รวมเวลารถจอดแต่ละสถานี) 204.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (รถด่วนจอดเฉพาะกรุงเทพฯ - หัวหิน)

ตารางที่ 19 ลักษณะโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลโครงการช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร		
4. ด้านการให้บริการ			
4.1 การแบ่งชั้นที่นั่งบริการ	3 ชั้น ได้แก่ ชั้นพิเศษ (VIP) ชั้นธุรกิจ (Business) และชั้นมาตรฐาน (Standard)		
4.2 ระยะเวลาเดินทาง	กรุงเทพฯ - หัวหิน 1 ชั่วโมง 17 นาที รถด่วน 1 ชั่วโมง 02 นาที กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี 3 ชั่วโมง 22 นาที กรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์ 4 ชั่วโมง 54 นาที		
4.3 ค่าโดยสาร (บาท/เที่ยว)	80+1.8 บาทต่อกิโลเมตร (ค่าแรกเข้า+ค่าโดยสารตามระยะทาง)		
4.4 ปริมาณผู้โดยสาร			
ปี พ.ศ. 2567 (กรุงเทพฯ - หัวหิน)	10,327 (คนต่อวัน)		
ปี พ.ศ. 2570 (กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี)	41,938 (คนต่อวัน)		
ปี พ.ศ. 2577 (กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี)	50,122 (คนต่อวัน)		
ปี พ.ศ. 2587 (กรุงเทพฯ - ปาดังเบซาร์)	96,775 (คนต่อวัน)		
5. ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ และการเงิน			
5.1 EIRR	9.76%	14.89%	15.26%
5.2 NPV (ล้านบาท)	-8,232.18	32,825	40,391.70
5.3 B/C Ratio	0.81	1.28	1.33
6. ค่าลงทุนการก่อสร้างโครงการ (ล้านบาท)	81,136.20	186,415.50	160,600.50
7. ปีที่เริ่มต้นก่อสร้าง	2019	2021	2038
8. ปีที่เปิดให้บริการ	2024	2027	2044
9. พื้นที่เวนคืน	1,010 ไร่ 0 งาน 46 ตารางวา		
10. ระยะเวลาการก่อสร้าง	5 ปี (กรุงเทพฯ - หัวหิน)		

ที่มา: รายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหารโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน (สนข.)

สรุปจากตารางที่ 19 สรุปได้ว่าระยะทางจากกรุงเทพฯ-หัวหินทั้งหมด 211 กม. มีทั้งหมด 4 สถานี ได้แก่ นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และหัวหิน ขบวนที่ใช้มีทั้งหมด 8 ขบวน ด้านระบบรถไฟฟ้ ใช้มาตรฐาน ETCS Level 1 ขึ้นไปที่เป็นมาตรฐานสากลหรือเทียบเท่า ด้านการให้บริการมี 3 ชั้น ได้แก่ ชั้นพิเศษ ชั้นธุรกิจ และชั้นมาตรฐาน ระยะเวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมงกว่า ส่วนค่าโดยสาร 80 + 1.8 บาทต่อกม. (ค่าแรกเข้า + ค่าโดยสารตามระยะทาง)

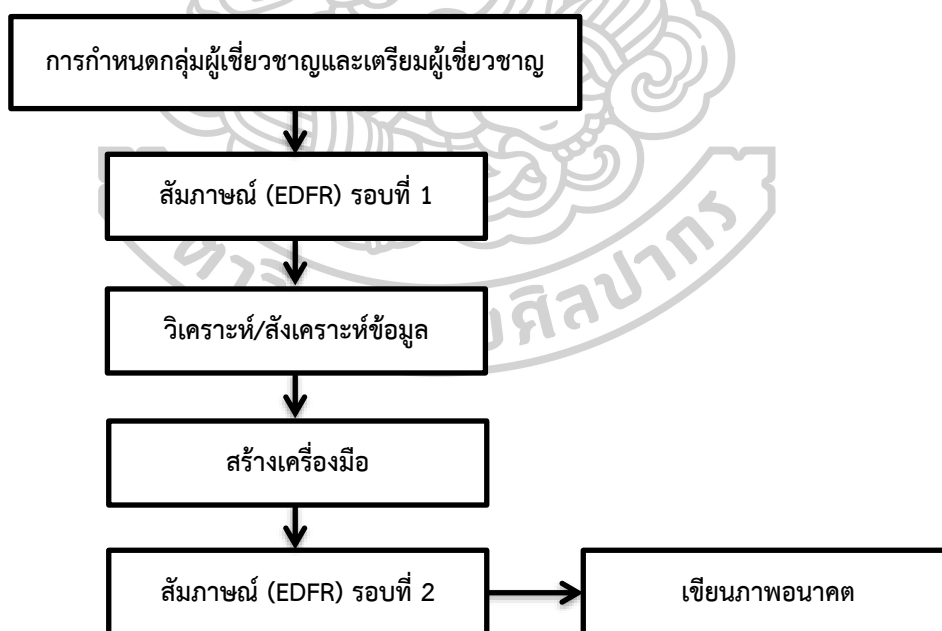
6. เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR

การวิจัย EDFR เป็นการวิจัยอนาคต (Futures Research) มีความเชื่อพื้นฐานที่ว่าอนาคตเป็นสิ่งที่สามารถทำการศึกษาได้อย่างเป็นระบบ ความเชื่อของมนุษย์มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในอนาคต มนุษย์จึงสามารถสร้างอนาคตได้ ทั้งนี้จุดมุ่งหมายของการวิจัยในอนาคตมิใช่การทำนายที่ถูกต้อง แต่เป็นการสำรวจ เพื่อศึกษาแนวโน้มที่เป็นไปได้ ทั้งที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ เพื่อที่จะหาทางทำแนวโน้มที่พึงประสงค์ให้เกิดขึ้นและขจัดแนวโน้มที่พึงประสงค์ให้หมดไป หรือลดน้อยลง การวิจัยอนาคตจึงมีประโยชน์ในการกำหนดนโยบาย การวางแผน การตัดสินใจในการปฏิบัติที่จะนำไปสู่การสร้างอนาคตอันพึงประสงค์ (จุมพล พูลภัทรชีวิน, 2551)

ขั้นตอนการทำวิจัย EDFR

เทคนิคการวิจัย EDFR เป็นเทคนิคการวิจัยอนาคตที่ผสมผสานระหว่างเทคนิคการวิจัย 2 เทคนิค คือเทคนิค EFR (Ethnographic Futures Research) เดลฟาย (Delphi) เข้าด้วยกัน ขั้นตอนของ EDFR คล้าย ๆ กับวิธีของเดลฟาย (Delphi) แต่มีการปรับปรุงวิธีให้มีความยืดหยุ่น และมีความเหมาะสมมากขึ้น ซึ่งอาจสรุปได้เป็นขั้นตอนดังภาพที่ 11 ดังนี้

ขั้นตอนการทำวิจัย EDFR



ภาพที่ 11 ขั้นตอนการทำวิจัย EDFR

จากภาพที่ 11 สามารถอธิบายขั้นตอนได้ดังนี้ ขั้นตอนการทำวิจัย EDRF มี 6 ขั้นตอน คือ

1. การกำหนดกลุ่มผู้เชี่ยวชาญและเตรียมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ อธิบายจุดมุ่งหมายขั้นตอนต่าง ๆ ของการวิจัย เวลาที่ใช้โดยประมาณ และประโยชน์ของการวิจัย และย้ำถึงความจำเป็น และความสำคัญของผู้เชี่ยวชาญ
2. สัมภาษณ์ (EDFR) รอบที่ 1 เริ่มจากการภาพอนาคตที่ดี ภาพอนาคตที่ไม่มี และภาพอนาคตที่มีความเป็นไปได้มากที่สุด ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญคิดในหลายแง่มุม ซึ่งเป็นการมองในแง่บวกก่อน แล้วจึงพิจารณาในแง่ลบ และความเป็นไปได้มากที่สุด
3. วิเคราะห์/สังเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์ และสังเคราะห์เพื่อเขียนแนวโน้มในแบบสอบถาม
4. สร้างเครื่องมือ นำข้อมูลที่ได้จากการสังเคราะห์ โดยหาคำพูดที่ครอบคลุมข้อความทั้งหมด ทั้งนี้ผู้วิจัยได้พยายามรักษาคำพูดของผู้ให้สัมภาษณ์ไว้ให้มากที่สุด เขียนแนวโน้มเพียงประเด็นเดียวใน 1 ข้อ ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้ผู้เชี่ยวชาญเกิดความสับสนในประเด็นนั้น ๆ
5. การทำ EDRF รอบที่ 2, 3 คือการนำแบบสอบถามไปสอบถามผู้เชี่ยวชาญและนำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ด้วยสถิติพื้นฐาน เพื่อทำการจำแนกข้อมูล หาฉันทามติ (Consensus) ในการทำ EDRF ในรอบนี้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านจะได้ข้อมูลป้อนกลับเชิงสถิติ (Statistical Feedbacks) เป็นของกลุ่มโดยส่วนรวมหาค่าร้อยละ ค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range 1, 3) ของกลุ่ม ทำการผนวกด้วยคำตอบเดิมของตนเอง แล้วขอให้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละคนพิจารณาคำตอบใหม่ จำนวนรอบของการทำวิจัย EDRF ขึ้นอยู่กับ จุดมุ่งหมาย เวลา งบประมาณ และกำลังคนของการวิจัย ทั้งนี้พิจารณาจากคำตอบที่ได้ว่ามีความเป็นเอกพันธ์แล้วหรือยัง มี Homogeneity ของคำตอบหรือมีฉันทามติ (Consensus) ของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ครอบคลุมเรื่องที่ศึกษามากพอหรือยัง
6. เขียนภาพอนาคต การนำผลการตอบแบบสอบถามของผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์ผลตามเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งโดยทั่วไปถือตามเกณฑ์ที่มีแนวโน้มความเป็นไปได้ค่อนข้างสูง กล่าวคือค่ามัธยฐาน (Median) ที่มีค่า 3.5 ขึ้นไป และพิจารณาความสอดคล้องของคำตอบ โดยพิจารณาจาก (Interquartile Range Q3 - Q1) ไม่เกิน 1.5 การเขียนภาพอนาคตไม่เขียนเป็นวิชาการมากไป เช่น คนทั่วไปสามารถอ่านแล้วเข้าใจได้ง่าย

6.1 การแบ่งช่วงเวลาศึกษาและวิจัยอนาคต

การแบ่งช่วงเวลาในการวิจัยอนาคตนั้นเป็นเรื่องสำคัญมาก โดยทั่วไปผู้วิจัยจะวิเคราะห์ และพิจารณาจากบริบทงานวิจัยของตนเอง (จุมพล พูลภัทรชีวิน, 2552) ได้นำเสนอแนวคิดในการแบ่งช่วงเวลาศึกษาและวิจัยอนาคตไว้ว่า นักอนาคตนิยมมักจะแบ่งช่วงเวลาของการทำนายหรือช่วงของการวางแผน ออกเป็น 4 ช่วง สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 20

ตารางที่ 20 การแบ่งช่วงเวลาของการทำนายหรือช่วงของการวางแผน

ช่วงที่	ระยะเวลา	การทำนายหรือการวางแผน
1	5 ปี	Immediate Forecasting หรือ Immediate Planning นักอนาคตนิยมถือว่าเป็นการทำนาย หรือการวางแผนระยะกระชั้นชิด ถ้าเป็นเรื่องของการแก้ปัญหาที่เป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า
2	5-10 ปี	ช่วงนี้เป็นช่วงนักอนาคตนิยมเรียกว่า Short Range forecasting หรือ Shot Range Planning ก็เป็นการทำงานหรือการวางแผนหรือการศึกษาอนาคตระยะสั้น
3	10-15 ปี	ช่วงเวลานี้เรียกว่าระยะกลาง Middle range Forecasting หรือ Middle Range Planning นักอนาคตนิยม ส่วนใหญ่นิยมที่ศึกษาอนาคตในช่วงนี้ เนื่องจากผู้วิจัยสามารถรอที่เห็นผลได้
4	20-25 ปี	ขึ้นไป ช่วงนี้ดูเป็นระยะยาวนานเกินไป ข้อมูลที่ได้หรือผลที่ได้อาจจะขาดความสนใจ อาจทำให้ไกลตัวคนทำวิจัยเกินไป

ที่มา: จุมพล พูลภัทรชีวิน (2546)

จากตารางที่ 20 สรุปได้ว่าการแบ่งช่วงเวลาของการทำนายหรือช่วงของการวางแผน มีทั้งหมด 4 ช่วง ได้แก่ช่วงที่ 1 5 ปี เป็นการทำนาย หรือการวางแผนระยะกระชั้นชิด ช่วงที่ 2 5 - 10 ปี เป็นการวางแผนหรือการวางแผนหรือการศึกษาอนาคตระยะสั้น ช่วงที่ 3 10 - 15 ปี ส่วนใหญ่นิยมที่ศึกษาอนาคตในช่วงนี้ เนื่องจากผู้วิจัยสามารถรอที่เห็นผลได้ ช่วงที่ 4 20 - 25 ปี เป็นช่วงระยะยาวนานเกินไป ข้อมูลที่ได้หรือผลที่ได้อาจจะขาดความสนใจ อาจทำให้ไกลตัวคนทำวิจัยเกินไป

6.2 การเลือกผู้เชี่ยวชาญ

การเลือกผู้เชี่ยวชาญถือเป็นประเด็นสำคัญที่สุดในการวิจัยอนาคตแบบ EDFR เนื่องจากมีความเชื่อว่าผู้เชี่ยวชาญคือผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ สามารถมองหรือคาดการณ์อนาคตได้อย่างชัดเจนและมีความถูกต้อง แม่นยำมากกว่าบุคคลทั่วไป อีกทั้งผู้เชี่ยวชาญยังเป็นบุคคลที่อยู่เบื้องหลังการเปลี่ยนแปลงทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งการเลือกผู้เชี่ยวชาญกลุ่มนักวิชาการจะต้องได้รับการคัดเลือกเข้าเป็นผู้เชี่ยวชาญ เนื่องจากนักวิชาการนั้นเป็นกลุ่มที่มีความคิดค่อนข้างเป็นอิสระ มีความคิดสร้างสรรค์ในหลากหลายรูปแบบ ทำให้ได้มาซึ่งแนวโน้มที่เป็นไปได้หรือน่าจะเป็นมากที่สุด

6.3 เกณฑ์ในการเลือกผู้เชี่ยวชาญ

การเลือกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเป็นการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยหากผู้วิจัยรู้ว่าใครเป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องที่ศึกษา หรือผู้วิจัยมีจุดมุ่งหมายเฉพาะอย่างใดอย่างหนึ่งลงไปก็สามารถเจาะจงเลือกผู้เชี่ยวชาญได้ทันที แต่ในกรณีที่ไม่ทราบ และไม่มีข้อมูลว่าใครเป็นผู้เชี่ยวชาญในหน่วยนั้น ก็สามารถใช่วิธีโชนลูก (Snowball) ถามเพื่อเชื่อมต่อไปยังผู้เชี่ยวชาญท่านอื่น

ซึ่งวิธีนี้เป็นารลดปัญหาความลำเอียงในการเลือกผู้เชี่ยวชาญอีกด้วย เนื่องจากการให้ผู้เชี่ยวชาญเลือกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญกันเอง

6.4 จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

จำนวนผู้เชี่ยวชาญในการวิจัยนั้นขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายการวิจัย โดยจำนวนผู้เชี่ยวชาญยังมีจำนวนมากจะได้ความคิดเห็นใหม่ และได้คำตอบที่มีน้ำหนักความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น โดยทั่วไปไม่มีการกำหนดแน่นอนตายตัว จำนวนผู้เชี่ยวชาญขึ้นอยู่กับลักษณะของกลุ่ม จากรายงานการวิจัยของ แมคมิลแลน Macmillan (1971, อ้างถึงในเกษม บุญอ่อน, 2522) พบว่าจำนวนผู้เชี่ยวชาญมีผลต่อความคลาดเคลื่อนของคำตอบ หากผู้เชี่ยวชาญมีจำนวนตั้งแต่ 17 คนขึ้นไป ค่าความคลาดเคลื่อนจะมีน้อยที่สุดดังตารางที่ 21 ดังนี้

ตารางที่ 21 ค่าความคลาดเคลื่อน

จำนวนผู้เชี่ยวชาญ	ความคลาดเคลื่อน	ความคลาดเคลื่อนลดลง
1 - 5	1.20 - 0.70	0.5
5 - 9	0.70 - 0.58	0.12
9 - 13	0.58 - 0.54	0.04
13 - 17	0.54 - 0.50	0.04
17 - 21	0.50 - 0.48	0.02
21 - 25	0.48 - 0.46	0.02
25 - 29	0.46 - 0.44	0.02

ที่มา: เกษม บุญอ่อน (2522)

6.5 การสัมภาษณ์แบบ EDFR

การสัมภาษณ์แบบ EDFR อาจประยุกต์การสัมภาษณ์แบบ EDFR มาใช้ได้ ซึ่งการสัมภาษณ์แบบ EDFR ต้องการให้ผู้ถูกสัมภาษณ์แสดงความคิดเห็น และจินตนาการภาพในมุมมองของผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้ง 3 ภาพอนาคต (Scenario) คือ 1. ภาพอนาคตในแง่ดี (Optimistic) 2. ภาพอนาคตในแง่ไม่ดี (Pessimistic) และ 3. ภาพอนาคตที่เป็นไปได้มากที่สุด (Most probably) โดยผู้สัมภาษณ์ไม่มีการปิดกั้นหรือมีขอบเขตความคิดของผู้ถูกสัมภาษณ์

6.6 การสร้างแบบสอบถาม

หลังจากวิเคราะห์ผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญแล้ว การเขียนแนวโน้มนำแบบสอบถาม ซึ่งภาษาที่ใช้สำคัญคือ สั้น กระชับ ชัดเจน เข้าใจง่าย โดยพยายามคงความหมายเดิมของผู้เชี่ยวชาญไว้ให้มากที่สุด ควรใช้ภาษาเป็นกลาง หลีกเลี่ยงภาษาที่สื่อถึงทัศนคติหรือความลำเอียงของผู้วิจัยลงไป ผู้วิจัยห้ามทำหน้าที่ตัดสินใจแทนผู้เชี่ยวชาญ ผู้วิจัยทำหน้าที่ในการเขียนแนวโน้มนำคือการสังเคราะห์ การตีความภาษาที่ผู้วิจัยใช้ให้ตรงตามกับผู้เชี่ยวชาญต้องการจริงในการเขียนแนวโน้มนำในแบบสอบถาม จะต้องเขียนแนวโน้มนำที่มีประเด็นแนวโน้มนำต่อ 1 ข้อ ไม่ให้มีแนวโน้มนำย่อย ๆ เล็ก ๆ อยู่ในแนวโน้มนำใหญ่ เพราะไม่เช่นนั้นคะแนนที่ออกมาจะทำให้ผู้วิจัยตีค่าลำบาก เพราะไม่รู้ว่าคุณเชี่ยวชาญนั้นตอบเพราะแนวโน้มนำใด

6.7 จำนวนรอบ

จำนวนรอบและจำนวนคนขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมาย งบประมาณ และกำลังของการวิจัย แต่ในความเป็นจริงแล้วการที่จะหยุดตรงรอบใดรอบหนึ่งนั้น การวิจัยอนาคตจะดูที่ว่าคำตอบที่ได้จากแต่ละรอบนั้น มีความเป็นเอกพันธ์แล้วหรือยังมี Consensus ของกลุ่มกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ครอบคลุมเรื่องที่วิจัยมากพอหรือไม่ ถ้ามากพอ และสามารถตอบสนองจุดมุ่งหมายได้ก็อาจจะหยุดได้ ในรอบที่ 2 ซึ่งเรียกว่า Mini EDR

6.8 การเขียนรายงานการวิจัยอนาคตแบบ EDR

การเขียนรายงานการวิจัยอนาคตแบบ EDR มีความยืดหยุ่นพอสมควร โดยผู้วิจัยอาจเลือกเขียนรายงานออกเป็นภาพ ๆ เป็นอนาคต 3 ภาพ คือ อนาคตทางบวก ลบ แล้วตามด้วยภาพที่เป็นไปได้มากที่สุด

ระเบียบวิธีวิจัยแบบ EDR (Ethnographic Delphi Futures Research) เป็นเทคนิคการวิจัยอนาคตชนิดหนึ่งที่ได้รับนิยามในปัจจุบัน จากการศึกษาระเบียบวิธีวิจัยอนาคตหลากหลายแบบแล้วผู้วิจัยสนใจแนวทางการวิจัยอนาคตแบบ EDR เนื่องจาก เทคนิคนี้เป็นการผสมผสานจุดดีและลบจุดด้อยของเทคนิควิธีวิจัยที่เป็นสากลทั้ง เทคนิควิธี แบบ Delphi และเทคนิควิธีวิจัยแบบ EFR ซึ่ง จุมพล พูลภัทรชีวัน (2551) ได้ให้ทัศนะและนำเสนอความรู้ความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับการวิจัยอนาคต และแนะนำเทคนิคการวิจัยอนาคต EDR (Ethnographic Delphi Futures Research) สำหรับผู้สนใจการวิจัยอนาคตและอนาคตนิยมโดยทั่วไปว่า การวิจัยอนาคต แบบ อี ดี เอฟ อาร์ (EDFR) ซึ่งเป็นคำย่อมาจากคำเต็มในภาษาอังกฤษว่า Ethnographic Delphi Futures Research ว่าเป็นเทคนิคการวิจัย อนาคตที่พัฒนารูปแบบการวิจัยมาจากเทคนิคการวิจัยอนาคตสองเทคนิค คือ เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDR (Ethnographic Delphi Futures Research) และเทคนิคเดลฟาย (Delphi) โดยการผสมผสานทั้งสองเทคนิคและปรับให้มีความยืดหยุ่นในระเบียบวิธีวิจัย เพื่อให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ตามปัญหาและวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่หลากหลายรูปแบบ

ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research) และเทคนิคเดลฟาย (Delphi) โดยการผสมผสานทั้งสองเทคนิคและปรับให้มีความยืดหยุ่นในระเบียบวิธีวิจัย โดยศึกษาจากงานวิจัยของ อลิษา รูปสังข์ (2557) การศึกษาการพัฒนาหลักสูตรการจัดการเชิงรุกสำหรับฝึกรอบมนักวิศวกรรุ่นใหม่ มาประยุกต์ใช้เพื่อการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน โดยแบ่งขั้นตอนการทำ EDFR ออกเป็นขั้นตอนย่อย ดังนี้ การกำหนดและเตรียมผู้เชี่ยวชาญ สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักตามเทคนิค EFR (EDFR ครั้งที่ 1) การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล แล้วทำการสร้างแบบสอบถาม ส่งแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญตอบ (EDFR ครั้งที่ 2) และเขียนความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ โดยตัดแนวทางการเป็นไปได้ในแบบสอบถามที่มีความเป็นไปได้ในระดับต่ำออกโดยพิจารณาจากค่า Median ที่ต่ำกว่าระดับ 3.5 และตัดแนวทางการเป็นไปได้ในแบบสอบถามที่ไม่มีความสอดคล้องของคำตอบ จากค่า Interquartile Range (Q3 - Q1) ที่มากกว่า 1.5

7. ฟลิสแคปปา

Schaer, Mayr and Mutschke (2010) อธิบายไว้ว่า Fleiss Kappa เป็นสถิติที่พัฒนามาจากสูตรการคำนวณสัมประสิทธิ์แคปปาของโคเฮน ซึ่งใช้วัดระดับความสอดคล้องในการตัดสินใจของผู้ให้ข้อมูลหลัก 2 คน โดย Fleiss Kappa ใช้วัดระดับความสอดคล้องในการตัดสินใจของผู้ประเมินหรือผู้ให้ข้อมูลหลักที่มากกว่า 2 คนขึ้นไป เกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa มีค่าตั้งแต่ -1 ถึง 1 โดยค่าที่เข้าใกล้ 1 หมายถึงมีความสอดคล้องกัน และค่าที่เข้าใกล้ -1 หมายถึงมีความขัดแย้งกัน สามารถคำนวณหา Fleiss Kappa โดยใช้สมการดังต่อไปนี้

$$K = \frac{\bar{P} - \bar{P}_e}{1 - \bar{P}_e}$$

$$\bar{P} = \frac{1}{Nn(n-1)} \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^k n_{ij} (n_{ij} - 1)$$

$$\bar{P}_e = \sum_{j=1}^k \left(\frac{1}{Nn} \sum_{i=1}^N n_{ij} \right)^2$$

โดยที่	K	แทนค่า Fleiss Kappa
	\bar{P}	แทนค่าความสอดคล้องในการตัดสินใจของผู้เชี่ยวชาญ
	\bar{P}_e	แทนค่าความสอดคล้องในการตัดสินใจที่ใช้เป็นมาตรฐาน
	N	แทนจำนวนของความคิดเห็นทั้งหมด
	n	แทนจำนวนของผู้เชี่ยวชาญที่เห็นสอดคล้องในแต่ละความคิดเห็น
	k	แทนจำนวนของการแบ่งระดับความคิดเห็น
	n_{ij}	แทนจำนวนของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละระดับความคิดเห็นที่มีความสอดคล้อง

Landis and Koch (1977) ได้สรุปเกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa ได้ดังตารางที่ 22 ดังนี้

ตารางที่ 22 แสดงเกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa

ค่า FleissKappa อยู่ระหว่าง	ความสอดคล้องอยู่ในระดับ
น้อยกว่า 0	น้อยที่สุด
0 - 0.20	น้อย
0.21-0.40	พอใช้
0.41-0.60	ปานกลาง
0.61-0.80	มาก
0.81-1.00	มากที่สุด

ที่มา: Landis and Koch (1977)

จากตารางที่ 22 สรุปได้ว่า ถ้าค่า Fleiss Kappa น้อยกว่า 0 ความสอดคล้องอยู่ในระดับน้อยที่สุด ถ้าค่า Fleiss Kappa อยู่ระหว่าง 0 - 0.20 ความสอดคล้องอยู่ในระดับน้อย ถ้าค่า Fleiss Kappa อยู่ระหว่าง 0.21 - 0.40 ความสอดคล้องอยู่ในระดับพอใช้ ถ้าค่า Fleiss Kappa อยู่ระหว่าง 0.41 - 0.60 ความสอดคล้องอยู่ในระดับปานกลาง ถ้าค่า Fleiss Kappa อยู่ระหว่าง 0.61 - 0.80 ความสอดคล้องอยู่ในระดับมาก และถ้าค่า Fleiss Kappa อยู่ระหว่าง 0.81 - 1.00 ความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุด ผู้วิจัยจะนำ Fleiss Kappa มาใช้เป็นเกณฑ์วัดความเชื่อมั่นของตัวบ่งชี้ความเสี่ยงในการบริหารงานเชิงระบบซึ่งเป็นขั้นตอนวิจัยกระบวนการสุดท้าย โดยพิจารณาหาความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของตัวบ่งชี้ความเสี่ยงจากการตัดสินใจของผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 5 คน

8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สรายุทธ์ สดเสมอ (2558) จากผลของการศึกษาเรื่อง ความต้องการสินค้าและบริการ ในเส้นทางและสถานีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ของประชาชนที่คาดว่าจะเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเขตกรุงเทพมหานคร จากผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการเดินทางที่มีผลต่อความต้องการสินค้าและบริการในเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟความเร็วสูง คือ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ทั้งนี้เนื่องมาจากว่า ผู้ที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน จะมีความต้องการ รวมถึงความเร่งรีบในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยพบว่า ผู้ที่มีความเร่งรีบหรือมีระยะเวลาที่จำกัดในการเดินทางมากกว่า จะมีความต้องการสินค้าและบริการประเภทต่าง ๆ ในเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟความเร็วสูงมากกว่าผู้ที่มีเวลาในการเดินทางโดยไม่ต้องเร่งรีบไปให้ถึงทันกำหนดเวลา โดยสาเหตุที่ผู้ที่มีระยะเวลาจำกัดในการเดินทางเป็นผู้ที่มีความต้องการสินค้าและบริการประเภทต่าง ๆ ในเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟความเร็วสูงในระดับมาก เนื่องจากการที่มีสินค้า หรือบริการคอยให้บริการระหว่างการเดินทางจะช่วยให้คุณเหล่านั้นสามารถทำกิจกรรมต่าง ๆ ในการดำเนินชีวิตได้อย่างรวดเร็ว สะดวกสบายขึ้น ดังนั้นในการลงทุนหาธุรกิจเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟความเร็วสูง ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายสินค้าหรือบริการ ต้องคำนึงถึงว่าผู้ใช้เส้นทางเส้นนั้น ส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางอย่างไร ซึ่งจะทำให้สามารถเลือกลงทุนในธุรกิจที่จะตอบสนองความต้องการ และเหมาะสมกับรูปแบบการดำเนินชีวิตของคุณเหล่านั้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับ จริยา นาคฤทธิ์ (2556: ออนไลน์) ที่ได้กล่าวไว้ว่า บุคคลแต่ละบุคคลจะมีความต้องการแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้เนื่องมาจากว่าบุคคลมักจะมีวัตถุประสงค์ มีความจำเป็น มีอุปสงค์ที่แตกต่างกัน โดยบุคคลมักจะเลือกซื้อสินค้าหรือบริการที่สามารถตอบสนองความต้องการของตนเอง ดังนั้นสิ่งที่นักการตลาดหรือเจ้าของกิจการต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง คือ วัตถุประสงค์ อุปสงค์ และความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งหากสินค้าบริการตรงกับวัตถุประสงค์ อุปสงค์ และความต้องการของผู้บริโภคแล้วก็จะย่อมเป็นเรื่องง่ายมากขึ้นที่ผู้บริโภคจะตัดสินใจซื้อ และเกิดความพึงพอใจต่อสินค้าและบริการจนเกิดเป็นความจงรักภักดีต่อสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ได้ในที่สุด

สิทธิชัย เวศสุวรรณ (2558) ผลจากการศึกษาการประเมินความต้องการจำเป็นในการพัฒนารูปแบบการบริหารคุณภาพองค์กรในสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาพบว่า การศึกษาค้นคว้า มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพที่เป็นจริงและสภาพที่ควรจะเป็นในการพัฒนารูปแบบการบริหารคุณภาพองค์กรในสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษานอกจากนี้ยังสอดคล้องตามแนวคิดการบริหารคุณภาพ และการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐเป็นอย่างดี

อลิษา รูปสังข์ (2557) ผลจากการศึกษาการพัฒนาหลักสูตรการจัดการเชิงรุกสำหรับฝึกรอบรมนักวิศวกรรุ่นใหม่ เพื่อรองรับการเข้าสู่ตลาดแรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนพบว่า ผลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (EDFR รอบที่ 1) ทำให้ได้แนวโน้มองค์ประกอบของหลักสูตรฝึกรอบรม จากนั้นทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อนำไปสร้างแบบสอบถาม (EDFR รอบที่ 2) ถึงโอกาสความเป็นไปได้ของแนวทางการพัฒนาหลักสูตรการจัดการเชิงรุก โดยพิจารณา ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์มีค่าน้อยกว่า 1.50 แสดงว่าผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องกัน และค่ามัธยฐานอยู่ในช่วง 3.50 ขึ้นไป แสดงว่าผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นแต่ละแนวโน้มมีความเป็นไปได้อยู่ในระดับมากและมากที่สุด จนสามารถสรุปเป็นแนวทางการพัฒนาหลักสูตรการจัดการเชิงรุกฯ ได้ดังนี้ ด้านการวินิจฉัยความต้องการแรงงานมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ด้านการกำหนดจุดมุ่งหมาย ควรมุ่งเน้นในเรื่องทักษะการปฏิบัติงานให้มีความชำนาญและทักษะด้านการใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร โดยเฉพาะศัพท์เทคนิคด้านวิศวกรรม ด้านการเลือกเนื้อหาสาระและด้านการจัดเนื้อหาสาระ ควรเน้นเรื่องภาษาอังกฤษ ภาษาอาเซียน วัฒนธรรมอาเซียน และเน้นการนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการเชิงรุกให้สามารถแก้ปัญหาได้ ด้านการเลือกประสบการณ์การเรียนรู้และด้านการจัดการประสบการณ์การเรียนรู้ มีการทดสอบก่อนเรียน และใช้การสอนที่เน้นการเรียนรู้จากประสบการณ์จริงของผู้ที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรม และด้านการประเมินผล ใช้การประเมินจากแบบทดสอบหลังเรียน และการนำไปใช้ในการปฏิบัติงานจริงหลังอบรมเพื่อดูประสิทธิภาพการทำงาน ดังนั้น นักวิศวกรรุ่นใหม่จะต้องมีการพัฒนาในด้านทักษะฝีมือ ภาษา และการทำงานเชิงรุกให้สามารถแข่งขันกับแรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เอกรัตน์ สุวรรณกุล (2557) ผลจากการศึกษาแนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทยเทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ ในเส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ พบว่าจากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง แนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารชาวไทย เทียบกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ทำให้ทราบถึงผู้โดยสารกลุ่มเป้าหมายที่มีแนวโน้มที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง หากมีการเปิดให้บริการ ทั้งนี้เพื่อตอบคำถามงานวิจัยในข้อที่ 3 ที่นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางและรูปแบบการให้บริการของ HSR ในการตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพได้ และพัฒนา HSR ให้เป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่เหมาะสมกับพฤติกรรมผู้บริโภคและสร้างผลประโยชน์ที่ดีให้แก่องค์กรที่จะเข้ามาบริหารจัดการ HSR รวมถึงความคุ้มค่าในการลงทุนที่มาจากงบประมาณของภาครัฐ และจะสามารถยกระดับศักยภาพระบบคมนาคมขนส่งของประเทศได้เป็นผลสำเร็จ

วิกานดา วรรณวิเศษ (2556) ผลการศึกษาเรื่องรัฐบาลชุดปัจจุบันจึงเห็นควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน และเป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยการผลักดันให้มีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจำนวน 4 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ 2) เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา 3) เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน และ 4) เส้นทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ชลบุรี - พัทยา โดยใช้เงินกู้ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. จำนวน 783,229.90 ล้านบาท แม้ว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นสิ่งที่ดีและมีประโยชน์ดังจะเห็นได้จากการศึกษาผลกระทบจากการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงของต่างประเทศซึ่งพบว่าการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น เดินทางด้วยความรวดเร็วแต่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากกว่าการเดินทางทางเครื่องบิน ลดความแออัดของการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ และเพิ่มการพัฒนาของพื้นที่รอบ ๆ โครงการรถไฟความเร็วสูง

นันทพล กาญจนวัฒน์ (2556) จากผลของการศึกษาเรื่อง องค์การบริหารจัดการระบบราง โดยรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย กล่าวโดยสรุปจากรูปแบบองค์กรทั้ง 5 รูปแบบ นั้นทางเลือกของรูปแบบที่ 5 องค์กรที่จัดตั้งเป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นรูปแบบการจัดตั้งองค์กรดำเนินงานด้านการบริหารสถานีและจัดการเดินรถไฟความเร็วสูงในเชิงธุรกิจที่มีความเหมาะสมและมีความคล่องตัวในการดำเนินการมากที่สุด ซึ่งการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ อาจใช้การลงทุนจัดตั้งบริษัทในลักษณะเดียวกับ บม. ในอดีตก็ได้ โดยมีผู้ถือหุ้นใหญ่ คือ กระทรวงการคลัง และผู้ถือหุ้นรองอาจเป็น รฟท. หรือ รฟม. หรือทั้งสองร่วมกันก็ได้ นอกจากการจัดตั้งในลักษณะ บม. แล้ว อาจจัดตั้งในรูปแบบบริษัทร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนที่ได้รับสัมปทานก่อสร้างให้เข้ามาถือหุ้นในบริษัทจำกัดที่เป็นรัฐวิสาหกิจ หรือร่วมกับเอกชนที่มีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้การร่วมทุนในบริษัทที่จัดตั้งใหม่นี้จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 และท้ายที่สุดการเปิดโอกาสหรือกำหนดเป็นเงื่อนไขบังคับในสัญญาสัมปทานให้เอกชนผู้ได้รับสัมปทานก่อสร้างเข้ามาถือหุ้นในบริษัทจำกัดที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ที่ด้านการบริหารสถานีและจัดการเดินรถไฟความเร็วสูงในเชิงธุรกิจนั้นมีข้อดีที่เป็นหลักประกันความสำเร็จของการดำเนินโครงการ คือ กรณีผู้ได้รับสัมปทานเป็นต่างชาติ ก็จะดึงเงินกำไรส่วนหนึ่งให้กลับมาเป็นเงินลงทุนภายในประเทศ และยังมีส่วนช่วยให้เกิดความมั่นใจว่าโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ก่อสร้างและส่งมอบงานเสร็จสิ้นแล้วมีความมั่นคงแข็งแรง ไม่มีความบกพร่องที่ซ่อนเร้น

ณัชชนม์ สนศิริ (2555) จากผลการวิจัยเรื่อง การลงทุนระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางสถานีรถไฟฟ้ายาลบุรีพบว่า จากการวิเคราะห์ทางการเงินที่ผ่านมามีรูปแบบที่เป็นไปได้ในการลงทุนขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีที่ชลบุรีนั้นพบว่า การที่จะคุ้มค่านำลงทุนนั้นจะต้องมีผู้มาใช้บริการตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไปของผู้มาใช้บริการขนส่งหลักเนื่องจากมีมูลค่าทางการเงินเทียบเท่าปัจจุบันเป็นบวกและทำให้เกิดสภาพคล่องในโครงการได้ ในทางเลือกการลงทุนที่มีสภาพคล่องทางการเงินโดยดูจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิสูงสุดพบว่าทางเลือกที่ 1 มีมูลค่าปัจจุบัน สุทธิมากกว่าทางเลือกที่ 2 ระยะเวลาการคืนทุน เป็นการวัดมูลค่าการลงทุนแบบง่าย ๆ โดยดูผลตอบแทนเป็นตัวเงินที่จะได้รับกลับคืนในแต่ละปีเทียบกับเงินลงทุน เพื่อให้ทราบว่าจะได้คืนทุนในระยะเวลาที่ปีโดยการพิจารณาทางเลือกทั้ง 2 พบว่า ทางเลือกที่ 1 มีระยะเวลาการคืนทุนน้อยกว่าทางเลือกที่ 2 อัตราผลตอบแทนภายในโครงการ คือ อัตราผลตอบแทนที่ได้รับจากการเลือกลงทุนในโครงการโดยพิจารณาค่าของเงินที่ได้รับแต่ละปีซึ่งอัตราผลตอบแทนนี้จะคำนวณโดยหาอัตราลดค่าที่ทำให้มูลค่าปัจจุบัน สุทธิของกระแสเงินสดรับเท่ากับ เงินลงทุนพอดีหรือการหาผลคูณของอัตราลดค่าที่นำมาคูณกับกระแสเงินสดรับแล้วทำให้มูลค่าปัจจุบัน สุทธิเท่ากับศูนย์จากการวิเคราะห์พบว่า ทางเลือกที่ 1 ให้อัตราผลตอบแทนภายในสูงกว่าทางเลือกที่ 2 ในการลงทุนขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายชลบุรี - บางแสน จะพบว่าทางเลือกที่ 1 เหมาะแก่การลงทุนมากกว่า ทางเลือกที่ 2 เนื่องจาก มีมูลค่าปัจจุบัน สุทธิเป็นบวก มีผลตอบแทนโครงการเร็ว และมีอัตราส่วนรายได้ต่อต้นทุนมากกว่า 1 และอัตราผลตอบแทนภายในโครงการสูงกว่า อัตราดอกเบี้ยคิดลดวิธีการลงทุนที่เหมาะสมกับโครงการฯ นี้คือการซื้อรถโดยสารตามอัตราคนมาใช้บริการทั้งอายุของโครงการ เนื่องจากอัตราผลตอบแทนการลงทุนสูง

อนงค์นุช เทียนทอง (2554) จากผลการศึกษาเรื่องการศึกษาผลกระทบของการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในจังหวัดหนองคาย ผลการศึกษาพบว่าผลกระทบที่จะเกิดจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย มีผลกระทบด้านการค้าในด้านบวก ด้านสินค้ามีผลกระทบในด้านเชิงลบ ด้านแรงงานและด้านโลจิสติกส์ไม่มีผลกระทบ เมื่อนำ ปัจจัยทั้ง 4 ด้าน มาวิเคราะห์ร่วมกัน พบว่าผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนทั้งทางด้านบวกและด้านลบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุดต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายระยะเวลาประกอบการและ ประเภทธุรกิจของธุรกิจ ผู้ประกอบการธุรกิจ SME พบว่าระยะเวลาประกอบการและประเภทธุรกิจที่แตกต่างกัน ผู้ประกอบการมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนที่แตกต่างกัน ขนาดของธุรกิจผู้ประกอบการที่มีขนาดธุรกิจที่แตกต่างกันจะให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนที่ไม่แตกต่างกัน

กิตติ สุขสว่าง วิภัส เลิศรัตนรังษี และวันปิยะ พลนรา (2554) ผลจากการศึกษาเรื่องการตรวจสอบความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย 1. การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยจากการศึกษาในเบื้องต้นพบว่ามีความเป็นไปได้ เพราะประเทศไทยมีความพร้อมทางเศรษฐกิจ (GDP) ประชากร พลังงาน และสาธารณูปโภคพื้นฐาน 2. การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงมีผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศโดยจะทำให้เกิดการลงทุนอย่างมหาศาล และการนำเข้าเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงจะสร้างผลกระทบต่อการแข่งขันประเภทต่าง ๆ ในเรื่องสัดส่วนการใช้บริการ 3. ประเทศไทยจะต้องพัฒนาการขนส่งระบบรางเพื่อให้เกิดความนิยมการเดินทางในระบบรางมากขึ้นกว่าในปัจจุบันเพราะผลจากการศึกษาพบว่าการแข่งขันระบบราง มีผลต่อความนิยมระบบรถไฟความเร็วสูงอย่างมาก 4.โครงการรถไฟความเร็วสูงสร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าการแข่งขันรูปแบบอื่น แต่ต้องใช้พลังงานไฟฟ้าถึง 40% ของพลังงานสำรอง ทำให้จะต้องปรับปรุงระบบพลังงานสำรองให้เหมาะสมเสียก่อนเพื่อรองรับโครงการในอนาคต

สุวัฒน์ วาณิสบุตร (ม.ป.ป.) ผลจากการศึกษาเรื่องรถไฟความเร็วสูง: การพัฒนาสำหรับคนไทยในศตวรรษที่ 21 พบว่าการนำระบบรถไฟความเร็วสูงมาดำเนินการในประเทศไทยในสายทางที่มีความเหมาะสมในทางเศรษฐกิจ ในการการเงิน และในด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม จึงเป็นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนไทยยุคศตวรรษที่ 21 และจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อก้าวเข้าสู่ความเป็นสากลทัดเทียมกับประเทศที่พัฒนาแล้วอื่น ๆ อันเป็นเครื่องชี้ให้เห็นวิสัยทัศน์ของชนรุ่นปัจจุบันที่เตรียมการไว้สำหรับชนรุ่นหลัง เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไปในอนาคต

ภวัต ตั้งตรงจิต (2551) ผลจากการศึกษาการพัฒนาการขนส่ง ศึกษาเฉพาะกรณีระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการรถไฟฯ มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งอยู่ในระดับมาก โดยมีการปฏิบัติงานด้านการกำหนดเส้นทางเดินรถมากที่สุดรองลงมา และมีการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟในระดับมาก การพัฒนาระบบขนส่งภายในประเทศที่เหมาะสม คือการพัฒนาเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟกับระบบคมนาคมอื่น ๆ และรูปแบบการพัฒนาเชื่อมโยงระบบการขนส่งของประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านที่เหมาะสม คือ การเชื่อมต่อขนส่งกับสหภาพพม่า และเวียดนาม และการขนส่งของการรถไฟฯ ด้านการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร และการกำหนดเส้นทางมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาเชื่อมต่อฐานการผลิต การพัฒนาเทคโนโลยีบริการ การพัฒนาสถานีรถไฟ การเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น ๆ และการเชื่อมต่อนระบบการขนส่ง

มัชฌิมา อุดมศิลป์ (2559) ที่ศึกษาการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกสู่ประชาคมอาเซียน : พันธกิจที่ต้องทบทวน พบว่าการคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินทางท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญสำหรับนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นสิ่งแรกและจุดเริ่มต้นในการ

เดินทาง การท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นได้ต้องเกิดจากการเดินทาง เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่ทั่วโลก รวมไปถึงประเทศไทยกำลังเผชิญ จึงเป็นพันธกิจที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกลับมาทบทวน ร่วมมือกันในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่เพียงแต่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงเท่านั้น ในฐานะที่หน่วยงานทางการท่องเที่ยวก็ควรมีส่วนในการเกี่ยวข้องเพื่อรวมกันแก้ไขให้บรรลุเป้าหมาย

ณัฐา เกิดทรัพย์ (2549) ผลจากการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนแม่บทชุมชน ศึกษากรณี : ตำบลท่าแค อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร พบว่า 1. การมีส่วนร่วมในกระบวนการแผนยุทธศาสตร์เทศบาลเมืองลาดสวายเปรียบเทียบกับเทศบาลเมืองบึงยี่โถ ได้แก่ 1) การมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ เทศบาลเมืองลาดสวายมีส่วนร่วมโดยมีการทำประชาคม เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมโดยมีการจัดประชุมของคณะผู้บริหารและคณะกรรมการตัวแทนชุมชนเพื่อเสนอสภาพปัญหาและความต้องการของชุมชน 2) การมีส่วนร่วมในกระบวนการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เทศบาลเมืองลาดสวาย ไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้ เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมโดยนำแผนที่จัดลำดับความต้องการก่อน - หลังก่อนแล้วไปสอบถามตัวแทนประชาชนก่อนนำแผนไปสู่การปฏิบัติ และ 3) การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินแผน เทศบาลเมืองลาดสวายมีส่วนร่วมโดยแต่งตั้งคนของตัวเองไม่มีตัวแทนภาคประชาชน เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมโดยมีการทำแบบประเมิน แบบสำรวจ และแบบสัมภาษณ์ให้ชุมชนหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องประเมินผลการดำเนินงานและนำมาปรับปรุงพัฒนาต่อไป 2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในกระบวนการแผนยุทธศาสตร์เทศบาลเมืองลาดสวายกับเทศบาลเมืองบึงยี่โถ ประกอบไปด้วย 1) ปัจจัยด้านความต้องการ 2) ปัจจัยด้านทัศนคติ 3) ปัจจัยด้านการรับรู้ และ 4) ปัจจัยด้านแรงจูงใจ

อัญญา วงศ์สว่าง (2559) ผลจากการศึกษาเรื่อง แนวทางการระดมทุนเพื่อสนับสนุนโครงการความร่วมมือด้านรถไฟไทย - จีน พบว่าควรจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการ เพื่อให้กระทรวงการคลัง และหน่วยงานเจ้าของโครงการสามารถติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการเพื่อลดความเสี่ยงจากการที่ต้นทุนโครงการจะเพิ่มขึ้นจากการดำเนินการล่าช้า และลดต้นทุนการกู้เงินควบคู่กันด้วย

เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (2556) ผลจากการศึกษาเรื่อง ศักยภาพไฟความเร็วสูงในประเทศไทย : บทเรียนสำหรับประเทศไทย พบว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคม โดยประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเสียงและการสั่นที่เข้มงวด รถไฟชินคันเซ็นยังได้รับการพัฒนาให้สามารถวิ่งโดยมีเสียงที่ต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ทั้งการพัฒนาตัวรถไฟให้มีน้ำหนักเบา และพัฒนาล้อ ที่กันเสียง ชิ้นส่วนต่าง ๆ และราง เพื่อช่วยในการควบคุมเสียงสำหรับประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รถไฟความเร็วสูงลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่ารถยนต์และเครื่องบิน รถไฟชินคันเซ็นสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม และมีการพัฒนา

โมเดลรถไฟทำให้การใช้พลังงานลดลงทุก ๆ ปี ตัวอย่างเช่นรถไฟชินคันเซ็นรุ่น N700 ใช้พลังงานน้อยกว่ารถไฟรุ่นแรกถึงร้อยละ 32 สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงของไทยให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมในหลายประเด็น เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟผ่านชุมชน การสร้างสะพานหรือท่อลอดเพื่อมิให้รางรถไฟปิดกั้นการระบายน้ำในพื้นที่ที่ทางรถไฟพาดผ่าน การสร้างทางเชื่อมหรือทางลอดเพื่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชนระหว่าง

Jeng CR and Su CH (2013) ผลจากการศึกษาเรื่อง การแข่งขันด้านราคาภายในระหว่างสายการบินและรถไฟความเร็วสูงกรณีเส้นทางของมิลาน ในอุตสาหกรรมการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงและสายการบินมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นการแข่งขันสำหรับผู้โดยสารและการกระจายของราคาที่มีการปรับให้เหมาะสมตามความต้องการแบบเรียลไทม์การผันผวนก่อให้เกิดความท้าทายใหม่ ๆ ในการวิเคราะห์ของการแข่งขันด้านราคาระหว่างผู้ทำงานได้ เอกสารนี้แสดงให้เห็นถึงการวิเคราะห์คู่แข่งที่แตกต่างกัน พร้อมกันได้ปรับราคาสินค้าของพวกเขาในการเดินทางระยะสั้น การวิจัยเชิงประจักษ์สำหรับบัญชีผู้ใช้ในราคาแบบไดนามิกชนิดต่าง ๆ การสำรวจทั้ง และการแข่งขันด้านราคาได้หลายรูปแบบ ผลลัพธ์ที่ได้อ้างอิงจากราคา 12,506 การสังเกตที่ได้แสดงให้เห็นว่าการแข่งขันหลายรูปแบบบางอย่างที่ใช้ในการแสดงให้เห็นถึงลักษณะการทำงานของสายการบินที่ตอบสนองได้มากกว่ารถไฟเพื่อไปยังมีการเปลี่ยนแปลงราคาของคู่แข่ง

Damiano Scordamaglia (2015) ผลจากการศึกษาเรื่อง รถไฟความเร็วสูงในสหภาพยุโรป (HSR) เริ่มการพัฒนาครั้งแรกในปี 1970 และในสหภาพยุโรปมีการสนับสนุนโครงการรถไฟยุโรปโดยมีการจัดตั้งโครงการขนส่งทรานส์ยุโรป (TEN - T) ในปี 1990 HSR จะมีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในระดับภูมิภาค แต่ไม่สามารถชี้วัดได้โดยตรง แต่โครงการต้องได้รับการชี้วัดเป็นรายโครงการ ด้วยเหตุนี้เป้าหมายสำหรับการพัฒนาโครงการ HSR จึงถูกกำหนดไว้ในแผนงานเดี่ยวของการขนส่งภาคพื้นยุโรป ทั่วโลกให้ความสำคัญในการพัฒนา HSR ทั้งยังใช้โอกาสในการพัฒนานี้สร้างช่องทางการค้าสำหรับเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมรถไฟของสหภาพยุโรปและในตลาดต่างประเทศ HSR นั้นสามารถลดเวลาการเดินทางได้เป็นอย่างดี ยกตัวอย่างเช่น มาดริด - เซวิลล์ ได้ลดระยะเวลาเดินทางจาก 6.30 ชม. เหลือเพียง 2.30 ชม. ในขณะที่การเดินทางจากปารีสไปลอนดอนโดยยูโรสตาร์นั้นเวลาน้อยกว่า 2 ชม.

Lei Zhang et al. (2017) ผลจากการศึกษาเรื่อง แบบจำลองการต่อขยายสำหรับการเชื่อมโยงแบบไร้สายภายในอาคารและภายในอาคารกับรถไฟความเร็วสูง ปัจจุบันบริษัท โทรคมนาคมได้ให้ความสนใจเป็นอย่างยิ่งในการปรับใช้เครือข่ายไร้สายความเร็วสูงในระบบรถไฟความเร็วสูง (HSTs) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการให้บริการผู้โดยสารทั้งสองแบบรวมทั้งการควบคุมและการส่งสัญญาณอัตโนมัติ การขนส่งทางรถไฟเป็นโครงสร้างเหล็กที่คับแคบมีลักษณะการแพร่กระจายที่เฉพาะเจาะจงซึ่งจะกระตุ้นการศึกษาลักษณะการแพร่กระจายสัญญาณวิทยุในร่มและกลางแจ้ง

ไปในรุ่มสำหรับระบบสื่อสารไร้สายความเร็วสูงในรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นส่วนสำคัญ ของงานนี้ การศึกษานี้ได้รับการดำเนินการโดยการวัดในแง่ของการใช้งานเครือข่าย LTE (Long Term Evolution) ที่เกิดขึ้นจริงตลอดจนตัวส่งสัญญาณแบบพกพาและการกำหนดค่าต่าง ๆ ของเสาอากาศ และตัวรับสัญญาณที่ 2.4, 2.6 และ 5.7 GHz ในรถไฟความเร็วสูงเชิงพาณิชย์ ในประเทศสเปน ผลการทดลองแสดงให้เห็นว่าคลื่นวิทยุมีผลต่อคลื่นนำไฟฟ้าภายในรถไฟ HST นอกจากนี้สำหรับการ ขยายพันธุ์จากสถานีรถไฟไปยังเครื่องรับสัญญาณเคลื่อนที่ภายในรถไฟ HST คลื่นที่มีความถี่สูงจะมีการ ลดทอนลงน้อยลงผ่านทางขบวนรถไฟโดยการแพร่กระจายผ่านหน้าต่างได้ดียิ่งขึ้น แม้ว่าสถานีรถไฟ และภายในรถไฟจะมีวัตถุที่ก่อให้เกิดชุดส่วนประกอบที่หลากหลายของการรับส่งข้อมูลการวิเคราะห์ สถิติการชี้แจงขนาดเล็กแสดงให้เห็นว่าช่องทางยังมีเส้นทางที่โดดเด่นอยู่ นอกจากนี้ยังมีการทดสอบ ความครอบคลุมของ LTE สำหรับสถานีฐาน (BTS) - การเชื่อมต่อรถไฟและรถไฟฟ้าบีทีเอส - โมบาย และเสาอากาศภายในและภายนอกอาคารบนรถไฟ เราพบว่าการสูญเสียการรบกวนของสัญญาณที่มี ขนาดใหญ่ประมาณ 26 เดซิเบล ที่เกิดจากโครงสร้างโครงรถ ผลสุดท้ายเป็นรูปแบบเริ่มต้นสำหรับการ ขยายพันธุ์ที่เกิดขึ้นจากระบบการสื่อสารแบบถ่ายทอดผ่านสำหรับเครือข่ายรุ่นที่สี่ (4G) ในระบบทาง รถไฟ

Ozlem Alpu (2015) ผลจากการศึกษาเรื่อง วิธีการประเมินความพึงพอใจต่อบริการ รถไฟความเร็วสูง: กรณีศึกษาในประเทศตุรกี พบว่าความพึงพอใจของลูกค้าเป็นส่วนสำคัญของบริการ ขนส่งที่มุ่งเน้นลูกค้า เพื่อเพิ่มคุณภาพของการบริการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสิ่งสำคัญในการ วัดว่าบริการที่ได้รับการรับรู้และเพื่อกำหนดความคาดหวังและความต้องการของลูกค้า ในปี 2009 สาธารณรัฐตุรกี (เรียกว่า TCDD ในตุรกี) ซึ่งให้บริการขนส่งทางรถไฟในประเทศตุรกีเริ่มให้บริการ ขนส่งทางรถไฟความเร็วสูง (HST) HSTs เป็นยานพาหนะขนส่งที่ทันสมัยและสะดวกสบายซึ่งดึงดูด ลูกค้าทั้งในปัจจุบันและที่มีศักยภาพ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 มีการพยายามขยายบริการ HST ไปยังเมือง อื่น ๆ บริการ HST ปัจจุบันระหว่างเมืองอิสตันบูลและอังการาในประเทศตุรกีสามารถใช้เป็นแบบจำลอง ในการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าและคุณภาพของบริการในระหว่างการพัฒนาบริการ HST เพิ่มเติมระหว่างเมืองอื่น ๆ ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้คือการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อกำหนดว่าพื้นที่ใดในการให้บริการมีอิทธิพลต่อมุมมองของลูกค้าและความพึงพอใจในบริการ HST ในประเทศตุรกีและขนาดของปัจจัยเหล่านี้ให้มีความพึงพอใจโดยรวม ดังนั้นจึงทำการวิเคราะห์ปัจจัย เพื่อหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อบริการของ HST แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ได้สร้างขึ้นด้วยความช่วยเหลือจากคะแนนปัจจัย ในขณะที่การหาค่าดีเอ็นเอที่เหลืออยู่ในระหว่าง การสร้างแบบจำลองทั้งในทิศทาง x และ y ตัวประมาณค่าขอบเขตบางตัวสามารถทนต่อค่าผิดปกติ ในทั้งสองทิศทางได้สำหรับการประมาณค่าพารามิเตอร์ของแบบจำลอง โมเดลทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ ในการศึกษานี้ทำให้สามารถวิเคราะห์อิทธิพลของการโฆษณาและบริการข้อมูลบริการอาหาร

สภาวะทางกายภาพทัศนคติและพฤติกรรมของบุคลากรในด้านความพึงพอใจโดยรวมของลูกค้า ต่อบริการ HST

Xuelei Meng (2016) ผลจากการศึกษาเรื่อง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเครือข่าย รถไฟในมุมมองของการลดเวลาในการเดินทาง พบว่าแผนบริการรถไฟสามารถเปลี่ยนเป็นเครือข่าย บริการรถไฟ เราสามารถเพิ่มประสิทธิภาพแผนการบริการรถไฟผ่าน การเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่าย บริการรถไฟโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีฉุกเฉิน เวลาในการเดินทางทั้งหมดของผู้โดยสารทั้งหมด ในรถไฟสามารถลดได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยการปรับต้นกำเนิดจุดหมายปลายทางและจำนวนขบวน รถไฟ กำลังการผลิตของทางรถไฟเป็นข้อ จำกัด ที่สำคัญที่สุดในการวิเคราะห์ปัญหาและแก้ปัญหา การศึกษาต่อไปคือแปลงเครือข่ายบริการรถไฟเป็นแผนบริการรถไฟ นอกจากนี้ยังเป็นปัญหาที่ยาก เนื่องจากเครือข่ายบริการรถไฟสามารถกลายเป็นแผนบริการรถไฟจำนวนมากและมันเป็นเรื่องยาก มากที่จะบอกวิธีที่จะได้รับหนึ่งที่ดีที่สุดซึ่งเราเรียกว่าการทำแผนที่เครือข่ายบริการรถไฟ เป็นส่วนหนึ่ง ของปัญหาการเพิ่มประสิทธิภาพบริการรถไฟซึ่งรวมถึงบริการรถไฟการสร้างเครือข่าย, การวิเคราะห์ ความเสี่ยง, การวิเคราะห์การควบคุม, การเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่ายรถไฟและการฝึกอบรมการทำ แผนที่เครือข่ายบริการ

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น แนวคิดสินค้าและบริการ สาธารณะ แนวคิดการจัดการ แนวคิดความต้องการจำเป็นแนวคิดการบริหารภาครัฐ ระบบรถไฟฟ้า ความเร็วสูง การสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน เทคนิคการวิจัยอนาคต แบบ EDFR งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้ผู้วิจัยเห็นถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ของประเทศไทย และการศึกษาวิจัยยังเป็นประโยชน์ส่วนหนึ่งสำหรับการพัฒนาและวางแผนระบบรถไฟ ความเร็วสูงในอนาคต และยังช่วยในเรื่องเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศ ที่จะเกิดขึ้นว่า รถไฟความเร็วสูงเป็นความต้องการจำเป็นสำหรับในอนาคตเป็นอย่างมาก

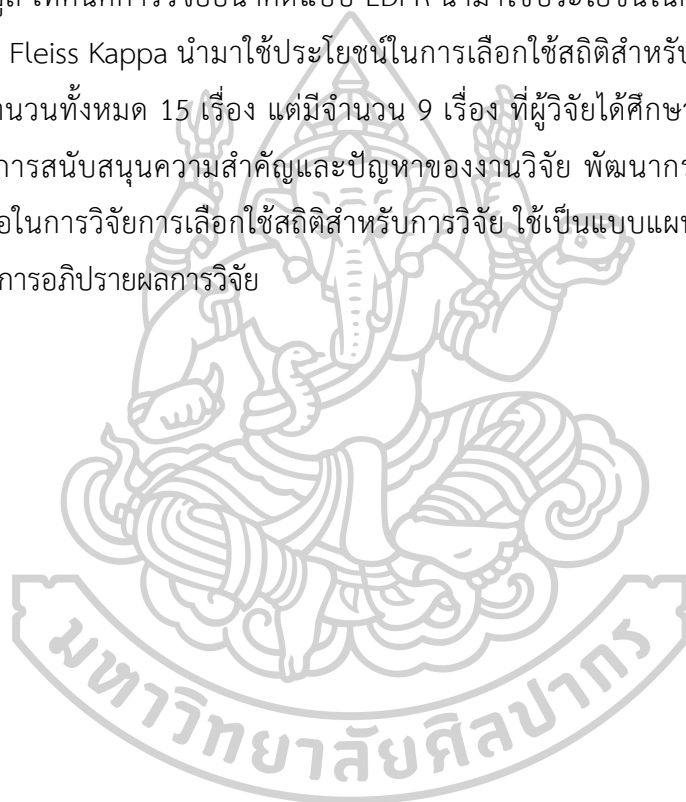
จากการศึกษาประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และ สังเคราะห์จากวีดิทัศน์ วิจัยเอกสาร บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และหนังสือที่เกี่ยวข้อง ดังที่กล่าวไว้ในข้างต้นผู้วิจัยนำมาใช้ประโยชน์โดยใช้สนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนารอบแนวคิดในการวิจัย สร้างเครื่องมือในการวิจัย การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย ใช้เป็น แบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งเพื่อสนับสนุนในการอภิปรายผลการวิจัย ซึ่งสามารถสรุป แนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ดังตารางที่ 23 ดังนี้

ตารางที่ 23 สรุปแนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์จากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นที่เกี่ยวกับเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์					
	สนับสนุนความสำคัญและปัญหาของการวิจัย	พัฒนากรอบแนวคิดในการวิจัย	การสร้างเครื่องมือและการวิจัย	การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย	ใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล	สนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย
1. แนวคิดสินค้าและบริการสาธารณะ	✓	✓	✓			✓
2. แนวคิดการจัดการ	✓	✓	✓			
3. แนวคิดความต้องการจำเป็น	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4. แนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่	✓	✓	✓			
5. ระบบการจัดการและการสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน	✓	✓	✓	✓	✓	
6. เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR				✓		
7. ฟลีสแคปปา				✓		
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	✓	✓	✓	✓	✓	✓

จากตารางที่ 23 สรุปได้ว่าประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์ วิจัยเอกสาร บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และหนังสือที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยนำมาใช้ประโยชน์ในการวิจัยความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน โดยมีรายละเอียดดังนี้ แนวคิดสินค้าและบริการสาธารณะ นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนาการกรอบแนวคิดในการวิจัย การสร้างเครื่องมือในการวิจัย และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย แนวคิดการจัดการ นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนาการกรอบแนวคิดในการวิจัย และการสร้างเครื่องมือในการวิจัย แนวทางความต้องการจำเป็น

นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนารอบแนวคิดในการวิจัย สร้างเครื่องมือในการวิจัย การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย ใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย แนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนารอบแนวคิดในการวิจัย และการสร้างเครื่องมือในการวิจัย ระบบการจัดการและการสังเคราะห์แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหิน นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนารอบแนวคิดในการวิจัย สร้างเครื่องมือในการวิจัย การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย และใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR นำมาใช้ประโยชน์ในการเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย โดย Fleiss Kappa นำมาใช้ประโยชน์ในการเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 15 เรื่อง แต่มีจำนวน 9 เรื่อง ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย พัฒนารอบแนวคิดในการวิจัย สร้างเครื่องมือในการวิจัย การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย ใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย



บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ และมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ผู้ศึกษาได้เลือกใช้เทคนิคการประยุกต์วิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research) กับผู้เชี่ยวชาญที่ทำงานทางด้านรถไฟฟ้าหรือมีประสบการณ์ และมีความรู้เกี่ยวกับการบริหารรถไฟฟ้า จำนวนทั้งสิ้น 17 คน ต่อเนื่องจากการประยุกต์วิจัยโดยใช้เทคนิค EDFR ต้องใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล ผู้ศึกษาจึงวางแผนขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยมีวิธีการดำเนินการทั้งหมด 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวิดีโอ

ขั้นตอนที่ 1 วิธีการในการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาสังเคราะห์จากวิดีโอยูทูป (Youtube) โดยประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวิดีโอ วิจัยเอกสาร บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และหนังสือที่เกี่ยวข้อง จากยูทูป (Youtube) จำนวน 2 ข้อมูล สารคดี จำนวน 1 ข้อมูล สดุดีข่าวจากเว็บไซต์จำนวน 5 ข้อมูล ได้แก่ เว็บไซต์ ASTV ผู้จัดการออนไลน์ ฐานเศรษฐกิจ ไทยรัฐออนไลน์ ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ และมติชนออนไลน์ และเอกสารโดยรวบรวมจากบทความทางวิชาการ วารสาร วิทยานิพนธ์ โดยจากการศึกษา และนำข้อมูลที่นำมาสังเคราะห์เป็นข้อมูล และจำแนกประเภท รวมถึงหนังสือต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำมากำหนดเป็นแบบสัมภาษณ์

ขั้นตอนที่ 2 การประยุกต์วิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research)

ขั้นตอนที่ 2.1 การกำหนด และขั้นตอนการเตรียมผู้เชี่ยวชาญที่ใช้ในการศึกษา

ขั้นตอนที่ 2.1.1 กำหนดผู้เชี่ยวชาญที่ทำงานหรือมีประสบการณ์มีความรู้เกี่ยวกับรถไฟฟ้า โดยเกณฑ์ของผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 คน นั้นโทมัส ที แมคมิลแลน (Tomas Macmillan) ได้ศึกษาและแสดงความเห็นว่า จำนวนตั้งแต่ 17 คนขึ้นไป จะเป็นปริมาณกลุ่มตัวอย่าง/ผู้เชี่ยวชาญ

ที่ให้ผลความคลาดเคลื่อน (Error) น้อยมากที่สุด หรือค่าความคลาดเคลื่อน ≤ 0.02 แต่ถ้าหากมีความแตกต่างกันมากหรือมีลักษณะฮเทอโรเจนีอัส (Heterogeneous group) จะต้องใช้กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามากขึ้น (จิตพนธ์ ชุมเกต, 2558) ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้กำหนดจำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งสิ้น 17 คน โดยใช้เทคนิค (Snowball Technique) เป็นวิธีการเลือกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่น่าเชื่อถือเพื่อตอบในประเด็นปัญหาการวิจัย โดยผู้วิจัยเลือกผู้เชี่ยวชาญที่ผู้วิจัยเห็นว่า มีความเชี่ยวชาญในประเด็นที่ผู้วิจัยจะศึกษาจริง ๆ มาก่อน 1 คน แล้วให้ผู้เชี่ยวชาญท่านนั้นแนะนำรายชื่อผู้เชี่ยวชาญท่านต่อไป จากนั้นผู้วิจัยขอให้ผู้เชี่ยวชาญท่านใหม่แนะนำรายชื่อผู้เชี่ยวชาญท่านต่อไป จนกระทั่งครบจำนวนตามที่คุณวิจัยต้องการ เพื่อให้ได้จำนวนผู้เชี่ยวชาญครบตามจำนวนที่กำหนดไว้ และได้พิจารณาคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญจากกลุ่มบุคคล จำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มผู้บริหารหรือนักวิชาการ จำนวน 7 ท่าน
2. เจ้าหน้าที่หรือพนักงาน จำนวน 10 ท่าน

ขั้นตอนที่ 2.1.2 การเตรียมตัวกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ

ผู้ศึกษาได้ทำการติดต่อนัดหมายวันเวลากับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญทุกครั้ง ก่อนการสัมภาษณ์โดยขั้นตอนผู้ศึกษาโทรศัพท์ถึงผู้เชี่ยวชาญและทำการแนะนำตัวเอง โดยบอกหัวข้อและขอความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญในการขอเข้าสัมภาษณ์ และบอกวัตถุประสงค์ในการทำวิจัยระเบียบวิธีวิจัย จำนวนครั้งในการเก็บข้อมูล และระยะเวลาที่จะใช้สัมภาษณ์ รวมถึงได้ทำการอธิบายอย่างละเอียดแก่ผู้เชี่ยวชาญว่าการสัมภาษณ์หรือการตอบแบบสอบถามแต่ละรอบมีจุดมุ่งหมายและประโยชน์อย่างไรบ้าง ยกตัวอย่างเช่น การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในรอบแรกมีจุดมุ่งหมายเพื่อนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ไปสร้างแบบสอบถามเดลฟาย หรือแบบสอบถามเดลฟายในรอบที่ 2 (รอบสุดท้าย) มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญได้ทำการยืนยันหรือเปลี่ยนแปลงคำตอบจากแบบสอบถามเดลฟายรอบที่ 1 ก่อนที่ผู้ศึกษาจะนำไปทำการวิเคราะห์และอภิปรายผลเป็นต้น โดยการสัมภาษณ์เพื่อทำการเก็บข้อมูลในรอบแรกผู้ศึกษาได้นัดสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 ท่าน เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาพัฒนาเป็นแบบสอบถามเดลฟายต่อไป

ขั้นตอนที่ 2.2 การเก็บข้อมูล EDFR รอบที่ 1

หลังจากโทรศัพท์นัดวัน เวลาและสถานที่ในการสัมภาษณ์เรียบร้อยแล้ว ผู้ศึกษาจึงได้ทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญตามประเด็นที่ตั้งไว้ โดยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างตามแนวคำถามแบบปลายเปิดที่ได้สร้างไว้ล่วงหน้า โดยยึดตามรูปแบบของ EFR โดยเริ่มจาก Optimistic Realistic Scenario (O-P), Pessimistic Realistic Scenario (P - R) และ Most probable Scenario (M - P) คือ การให้ผู้เชี่ยวชาญคิดในภาพบวกและภาพลบเกี่ยวกับความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ต่อไปจึงเป็นการคิดในภาพที่เป็นไปได้ และแบบแผนเกี่ยวกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตมากที่สุด อย่างไรก็ตาม

ในขั้นตอนนี้จะไม่มีการกำหนดตายตัวว่าผู้เชี่ยวชาญจะต้องพูดถึงเกี่ยวกับภาพบวกหรือภาพลบก่อน และภาพของแนวทางที่จะเป็นไปได้มากที่สุดในอนาคต โดยกำหนดกรอบในสัมภาษณ์ ดังนี้

1. ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จำนวน 3 ด้าน
2. ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จำนวน 2 ด้าน
3. ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จำนวน 3 ด้าน

ขั้นตอนที่ 2.3 การถอดเทปสัมภาษณ์ การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล

ในการสร้างเครื่องมือในรอบนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการถอดเทปที่ได้จากการสัมภาษณ์ปลายเปิดมาทำการวิเคราะห์ต่อสังเคราะห์ โดยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญมาจัดหมวดหมู่ไว้ในหมวดเดียวกัน และเก็บคำสัมภาษณ์ให้ได้มากที่สุด จากนั้นจัดกลุ่มจัดประเด็นสำคัญ และจัดทำความถี่ของประเด็นความคิดเห็นที่ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ข้อมูลไว้

ขั้นตอนที่ 2.4 การสร้างแบบสอบถาม

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์เนื้อหา และสร้างเป็นข้อคำถามมาตราประเมินค่าแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ตั้งแต่ 1 - 5 คือ จากน้อยที่สุดไปถึงมากที่สุด แทนค่าเป็นตัวเลข 1,2,3,4 และ 5 ตามลำดับ โดยนำความเป็นไปได้จากการสัมภาษณ์มาเรียบเรียงในแบบสอบถามทั้งหมด ตามกรอบคำถามจากการสัมภาษณ์จำนวน 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จำนวน 3 ด้าน 18 แนวทาง
2. ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จำนวน 2 ด้าน 11 แนวทาง
3. ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จำนวน 3 ด้าน 19 แนวทาง

ในแบบสอบถามผู้เชี่ยวชาญจะได้รับรู้ข้อมูลความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญท่านอื่น ๆ และข้อมูลความคิดเห็นของตนเอง โดยผู้วิจัยต้องเข้าพบผู้เชี่ยวชาญ และอธิบายรายละเอียดในการตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง เพื่อให้ได้ข้อมูลความเป็นไปได้ทั้งหมด ผู้วิจัยได้ขอให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา และทบทวน ความคิดเห็นทั้งหมด รวมไปถึงการยืนยันจากคำตอบเดิมที่ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ข้อมูลความคิดเห็นไว้ในรอบแรกจากการสัมภาษณ์

ขั้นตอนที่ 2.5 การทำ EDFR รอบที่ 2

เมื่อสร้างแบบสอบถามจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ในการทำ EDFR รอบที่ 1 แล้วผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัย EDFR รอบที่ 2 โดยการส่งแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญจะได้รับรู้ข้อมูลความคิดเห็นทั้งหมดที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ รวมทั้งคำตอบเดิมของตนเอง

ผู้วิจัยดำเนินการเรียบเรียงแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้วยตนเอง และนำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าสถิติค่าร้อยละ ค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) และคำนวณหาค่าความแตกต่างระหว่างควอไทล์ที่ 1 กับควอไทล์ที่ 3 ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ที่คำนวณได้ของความเป็นไปได้ที่มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 แสดงความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องกัน (Consensus) ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ของความเป็นไปได้ที่มีค่ามากกว่า 1.50 แสดงว่า ความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญนั้นไม่สอดคล้องกัน โดยผลการวิจัยคือ ผลที่ผ่านเกณฑ์ที่มีค่า Interquartile Range หรือค่า $Q_3 - Q_1$

โดยกำหนดเกณฑ์แบบสอบถาม แบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ โดยให้น้ำหนักคะแนนเป็น 5 ระดับ ดังนี้

- 1 หมายถึง ความคิดเห็นแนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริง น้อยที่สุด
- 2 หมายถึง ความคิดเห็นแนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริง น้อย
- 3 หมายถึง ความคิดเห็นแนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริง ปานกลาง
- 4 หมายถึง ความคิดเห็นแนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริง มาก
- 5 หมายถึง ความคิดเห็นแนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริง มากที่สุด

ค่ามัธยฐานที่คำนวณได้จากคำตอบของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ พิจารณาจากความคิดเห็นที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริงในระดับมาก และมากที่สุด ค่าคะแนน มัธยฐานตั้งแต่ 3.50 – 5.00 โดยแปลความหมายตามเกณฑ์ที่กำหนดดังนี้

- 1.00 - 1.49 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าความคิดเห็นนั้นมีความเป็นไปได้น้อยที่สุด
- 1.50 - 2.49 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าความคิดเห็นนั้นมีความเป็นไปได้น้อย
- 2.50 - 3.49 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าความคิดเห็นนั้นมีความเป็นไปได้ปานกลาง
- 3.50 - 4.49 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าความคิดเห็นนั้นมีความเป็นไปได้มาก
- 4.50 - 5.00 ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าความคิดเห็นนั้นมีความเป็นไปได้มากที่สุด

ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ โดยคำนวณหาความแตกต่างระหว่างควอไทล์ที่ 1 (Q_1) ควอไทล์ ที่ 3 (Q_3) พิจารณาจากความคิดเห็นที่มีความสอดคล้องกันของผู้เชี่ยวชาญ ค่าพิสัยระหว่าง ควอไทล์ที่มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 หากค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ของความคิดเห็นใดมีค่ามากกว่า 1.50 แสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญนั้นไม่สอดคล้องกัน

การแปลผล

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหา กับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa)

ขั้นตอนที่ 3 ผู้วิจัยนำความคิดเห็นของการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ซึ่งได้จากการ

วิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนที่ 2 การทำEDFR ไปสร้างเป็นแบบสอบถาม และส่งให้ผู้ให้ข้อมูลหลักอีก 5 ท่าน ทำแบบสอบถาม ผู้วิจัยคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ได้แก่ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ของการรถไฟ โดยใช้สถิติพลีสแคปปา (Fleiss Kappa) ในการหาค่าความสอดคล้อง ของความคิดเห็น โดยใช้สมการดังต่อไปนี้

$$\text{เมื่อ} \quad K = \frac{\bar{P} - \bar{P}_e}{1 - \bar{P}_e}$$

$$\bar{P} = \frac{1}{Nn(n-1)} \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^k n_{ij} (n_{ij} - 1)$$

$$\bar{P}_e = \sum_{j=1}^k \left(\frac{1}{Nn} \sum_{i=1}^N n_{ij} \right)^2$$

โดยที่

- K** แทนค่า Fleiss Kappa
- \bar{P}** แทนค่าความสอดคล้องในการตัดสินใจของผู้เชี่ยวชาญ
- \bar{P}_e** แทนค่าความสอดคล้องในการตัดสินใจที่ใช้เป็นมาตรฐาน
- N** แทนจำนวนของความคิดเห็นทั้งหมด
- n** แทนจำนวนของผู้เชี่ยวชาญที่เห็นสอดคล้องในแต่ละความคิดเห็น
- k** แทนจำนวนของการแบ่งระดับความคิดเห็น
- n_{ij}** แทนจำนวนของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละระดับความคิดเห็นที่มีความสอดคล้อง

Landis and Koch (1977) ได้สรุปเกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa ได้ดังตารางที่ 24 ดังนี้

ตารางที่ 24 แสดงเกณฑ์การประเมินและแปลผลค่า Fleiss Kappa

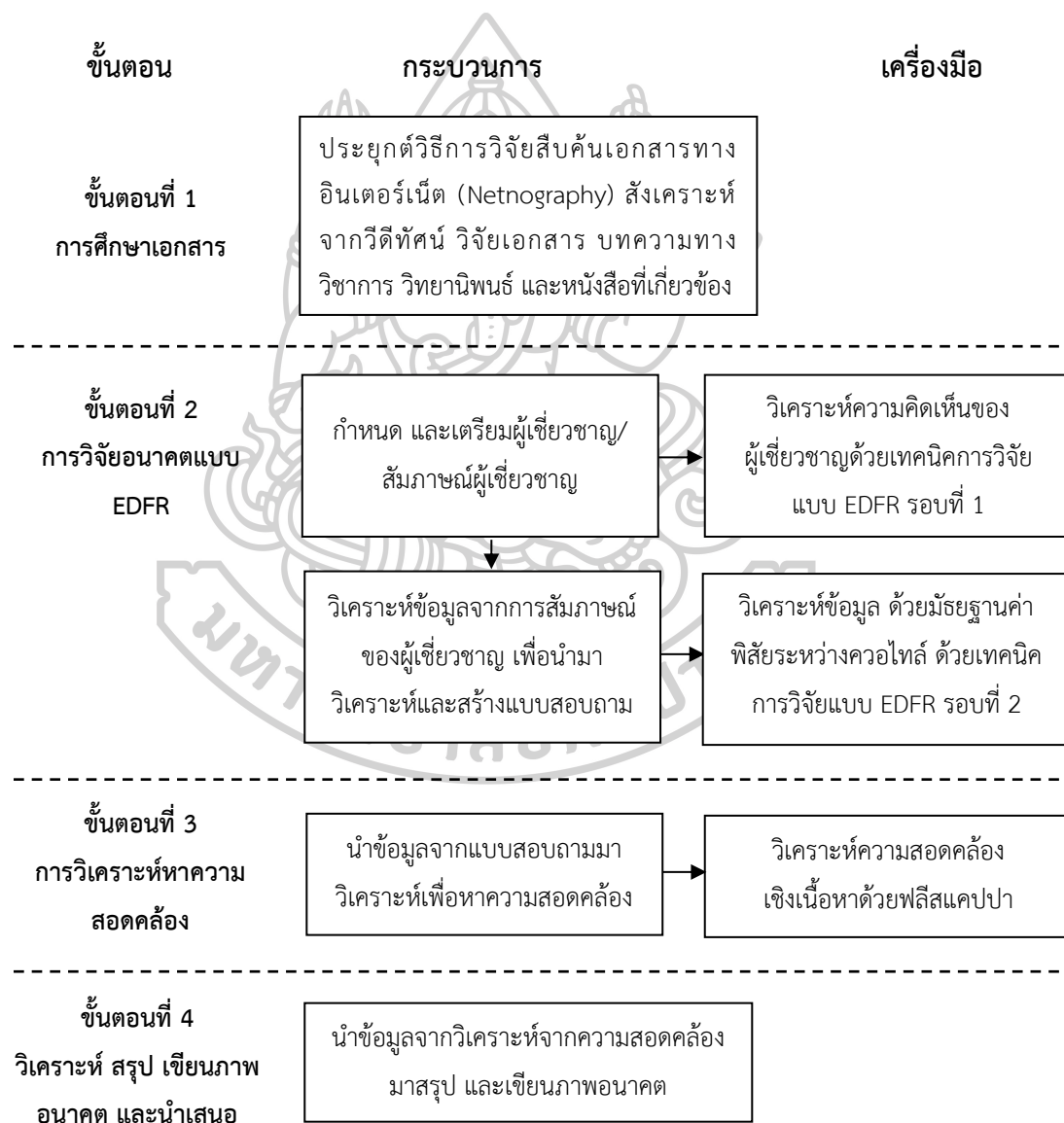
ค่า FleissKappa อยู่ระหว่าง	ความสอดคล้องอยู่ในระดับ
น้อยกว่า 0	น้อยที่สุด
0 - 0.20	น้อย
0.21 - 0.40	พอใช้
0.41 - 0.60	ปานกลาง
0.61 - 0.80	มาก
0.81 - 1.00	มากที่สุด

ที่มา: Landis and Koch (1977)

ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบความสอดคล้องเชิงเนื้อหาไปเรียบเรียง และสรุปความคิดเห็นภาพอนาคตของระบบบริหารคุณภาพของรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยสรุปเป็นขั้นตอนการวิจัยได้ภาพที่ 12

ขั้นตอนที่ 4 วิเคราะห์สรุป เขียนภาพอนาคต และนำเสนอ

วิเคราะห์สรุป เขียนภาพอนาคต และนำเสนอแนวทางการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากขั้นตอนการดำเนินการวิจัยข้างต้นสามารถสรุปขั้นตอนประกอบที่ 12 ได้ดังนี้



ภาพที่ 12 สรุปขั้นตอนการศึกษาค้นคว้าความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

จากภาพที่ 12 สามารถอธิบายได้ว่า ขั้นตอนแรกผู้วิจัยทำการศึกษาประยุกต์วิธีการวิจัย สืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) สืบเคราะห์จากวิดีโอ วีดิโอเอกสาร บทความทาง วิชาการ วิทยานิพนธ์ และหนังสือที่เกี่ยวข้อง ทำการกำหนด เตรียมผู้เชี่ยวชาญและทำการสัมภาษณ์ วิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้วยเทคนิคการวิจัยแบบ EDFR รอบที่ 1 ขั้นตอนที่สอง วิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ของผู้เชี่ยวชาญ เพื่อนำมาวิเคราะห์และสร้างแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูล ด้วยมัธยฐานค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ ด้วยเทคนิคการวิจัยแบบ EDFR รอบที่ 2 ขั้นตอนที่สามนำข้อมูลจากแบบสอบถามมาวิเคราะห์เพื่อหาความสอดคล้องเชิงเนื้อหาด้วยฟลีส แคปปา ขั้นตอนที่สี่ นำข้อมูลจากวิเคราะห์จากความสอดคล้อง มาสรุป และเขียนภาพอนาคต



บทที่ 4

ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

การวิจัยขั้นตอนมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางจากกรุงเทพฯ-หัวหิน ด้วยกระบวนการประยุกต์วิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยผู้วิจัยพิจารณาความสอดคล้องของความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 คน ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และการหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือโดยพิจารณาการตัดสินใจของผู้เชี่ยวชาญ 5 คน โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) โดยการนำเสนอผลการวิจัย ดังนี้

1. ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทาง อินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์

ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน มีการศึกษาจำนวน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังการให้บริการและแนวทางการดำเนินการ ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงาน

1.1 ผลการศึกษาด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ จากการประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์ โดยศึกษาจากเว็บไซต์ผู้จัดการ Online และไทยพับลิก้า สามารถสรุปได้ดัง ตารางที่ 25 ดังนี้

ตารางที่ 25 ผลการศึกษาด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ จากการประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
ที่มา: ผู้จัดการ Online. (2556). รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายใต้เสร็จปี 62 กรุงเทพฯ - หัวหินใช้เวลา 1 ชม. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก http://www. Manager.co.th/Around/ViewN ews.aspx?NewsID=956000007 4399 .	โดยศักยภาพของรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหินนั้นสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนส่งผู้โดยสารได้ประมาณ 700 คนต่อเที่ยว ใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ - หัวหินเพียง 1 ชั่วโมง พร้อมระบบป้องกันรถไฟอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Full ATP) และระบบอาณัติสัญญาณควบคุมขบวนรถระดับมาตรฐานสากล พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบรถไฟทางคู่เพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของภูมิภาค ทำให้การเดินทางของประชาชนใน

ตารางที่ 25 ผลการศึกษาด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ จากการประยุกต์วิธีการวิจัย
สืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวิดิทัศน์ (ต่อ)

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
	<p>ท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวสะดวกสบาย สามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างทั่วถึง ถึงที่หมายอย่างรวดเร็วและกำหนดเวลาได้ ส่งเสริมศักยภาพของธุรกิจท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ - หัวหิน ได้ประมาณการความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ณ ปี พ.ศ. 2572 โดยประเมินผลประโยชน์ด้านต่าง ๆ ตั้งแต่สถานีบางซื่อ - สถานีหัวหิน เช่น ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ 713.0 ล้านบาทต่อปี ลดมูลค่าเวลาในการเดินทาง 182.0 ล้านบาทต่อปี ลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ 10.9 ล้านบาทต่อปี และลดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม 573.3 ล้านบาทต่อปี การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางและขนส่งที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมสู่ภาคใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อโครงการฯ แล้วเสร็จในปี 2562 จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาจังหวัด และคาดว่าจะสามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครปฐมได้ถึง 561.92 ล้านบาทต่อปี นับเป็นการส่งเสริมยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของจังหวัดอีกด้วย นอกจากนี้ ยังเคยมีการเสนอแนวคิดโปรโมตการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ และหาทางสร้างมูลค่าเพิ่มจากรถไฟความเร็วสูง เช่น เอาสินค้า โอท็อปและสินค้า เอสเอ็มอีขึ้นไปขายบนรถไฟ หรือ สร้าง “ปิ่นโต” ใส่อาหารไทยแบบพิเศษ เหมือนกับที่ประเทศญี่ปุ่นมี “เบนโตะ” เพื่อเสิร์ฟบนรถไฟชินคันเซ็น</p>
<p>ที่มา: อาร์ม ตั้งนิรันดร. (2560). รถไฟไทย - จีน จะคุ้มไม่คุ้ม ดูตรงไหน?. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก https://thaipublica.org/2017/06/arm-tungnirun/</p>	<p>ศักยภาพของรถไฟความเร็วสูงยังอยู่ที่การเชื่อมโยง 4 ข้อ ได้แก่ การเชื่อมโยงกับประเทศข้างเคียง การเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงสายอื่น การเชื่อมโยงกับรถไฟทางคู่ และการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนภายในเมือง ถ้าหากใช้รถไฟความเร็วสูงในการขนส่งคนเป็นหลัก (โดยคนถ่ายเทจากระบบรถไฟปกติมาใช้รถไฟความเร็วสูงแทน) ก็จะสามารถใช้รถไฟธรรมดา (ปัจจุบันเป็นรถไฟทางเดี่ยว แต่ในอนาคตจะยกระดับเป็นรถไฟทางคู่) ในการขนส่งสินค้าได้เต็มที่มากขึ้น นอกจากนี้ การออกแบบรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ได้มีการออกแบบให้สามารถขนส่งสินค้าได้ด้วย ทั้งนี้รัฐบาลต้องวางยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าที่เหมาะสม เนื่องจากต้นทุนการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจะสูงกว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟธรรมดา แต่รถไฟความเร็วสูงอาจเหมาะกับการขนส่งสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าการเกษตรที่เน่าเสียง่าย</p>

จากตารางที่ 25 สรุปได้ว่า โดยศักยภาพของรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน นั้นสามารถวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพียง 1 ชั่วโมง และพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบรถไฟทางคู่ เพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของภูมิภาค ทำให้การเดินทางของประชาชนในท้องถิ่น และนักท่องเที่ยวสะดวกสบาย สามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างทั่วถึง ถึงที่หมายอย่างรวดเร็ว กำหนดเวลาได้ มีความปลอดภัยสูง ส่งเสริมศักยภาพของธุรกิจท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี และเกิดการจ้างงานในท้องถิ่นเพิ่มอีกด้วย นอกจากนี้ ในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน ได้ประมาณการความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ณ ปี พ.ศ. 2572 โดยประเมินผลประโยชน์ด้านต่าง ๆ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - หัวหิน จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางและขนส่งที่จะเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมสู่ภาคใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะจังหวัดนครปฐม ให้เป็นเมืองสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมปลอดภัย และเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงศาสนาและวัฒนธรรม ที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งศักยภาพของรถไฟความเร็วสูงยังอยู่ที่การเชื่อมโยง 4 ข้อ ได้แก่ การเชื่อมโยงกับประเทศข้างเคียง การเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงสายอื่น การเชื่อมโยงกับรถไฟทางคู่ และการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนภายในเมือง ถ้าหากใช้รถไฟความเร็วสูงในการขนส่งคนเป็นหลัก (โดยคนถ่ายเทจากระบบรถไฟปกติมาใช้รถไฟความเร็วสูงแทน) ก็จะสามารถใช้รถไฟธรรมดา (ปัจจุบันเป็นรถไฟทางเดี่ยว แต่ในอนาคตจะยกระดับเป็นรถไฟทางคู่) ในการขนส่งสินค้าได้เต็มที่มีมากขึ้น นอกจากนั้น การออกแบบรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ได้มีการออกแบบให้สามารถขนส่งสินค้าได้ด้วย ทั้งนี้รัฐบาลต้องวางยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าที่เหมาะสม เนื่องจากต้นทุนการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจะสูงกว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟธรรมดา แต่รถไฟความเร็วสูงอาจเหมาะกับการขนส่งสินค้าบางประเภท เช่น สินค้าเกษตร ที่เน่าเสียง่าย

1.2 ผลการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษาประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์ โดยศึกษาจากเว็บไซต์วีดิทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3 และทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถสรุปได้ดัง ตารางที่ 26 ดังนี้

ตารางที่ 26 ผลการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษา
ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์
จากวีดีทัศน์

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
<p>ที่มา: วีดีทัศน์รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน ประกอบสัมมนาครั้งที่ 3. (2556). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก https://www.Youtube.com/watch?v=tlCvyUe-xmg&t=1s.</p>	<p>โดยการผ่าน 5 จังหวัด 4 สถานี ระยะทาง 209 กิโลเมตร ใช้เวลาเพียง 1 ชั่วโมง ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในอนาคตจะการพัฒนาไปยังปาดังเบซาร์ ระยะทาง 761 กิโลเมตร รูปแบบในการลงทุนคาดว่าเอกชนลงทุน 100% ผู้โดยสาร 13,000 คนต่อวัน ค่าโดยสารในการเดิน 560 บาทต่อเที่ยว ระยะเวลาในการก่อสร้าง 3 เดือนมาตรฐานกลางที่ใช้สำหรับระบบรถไฟความเร็วสูง ข้อกำหนดทั่วไป</p>
<p>ที่มา: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2560). ผู้ว่าการรถไฟฯ ประสบความสำเร็จ ในการลงพื้นที่แก้ปัญหาจุดตัดรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟห้วยทราย. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก https://web.facebook.com/pr.railway</p>	<p>ผู้ว่าการรถไฟฯ ประสบความสำเร็จ ในการลงพื้นที่แก้ปัญหาจุดตัดรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟห้วยทรายเหนือ #ข่าวประชาสัมพันธ์การรถไฟฯ วันนี้ (วันที่ 27 พฤษภาคม 2559) เมื่อเวลา 13.00 น. นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เดินทางลงสำรวจพื้นที่บริเวณจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์ บริเวณสถานีห้วยทรายเหนือ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี พร้อมทั้งได้ร่วมประชุมหารือกับนายสนิท ขาวสะอาด ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี นายบุญกุล พรสมบุญศิริ นายกเทศมนตรีเมืองชะอำ และผู้นำชุมชนในท้องถิ่น เพื่อหาแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ และแก้ปัญหาจุดตัดรถไฟร่วมกัน การเจรจาในครั้งนี้ เป็นการลงพื้นที่เพื่อร่วมแก้ปัญหาจุดตัดรถไฟบริเวณสถานีรถไฟห้วยทรายเหนือ โดยเน้นการให้ข้อมูลทำความเข้าใจในการแก้ปัญหาหารือร่วมกัน สร้างเนินชะลอความเร็วเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี พอใจผลการหารือ ขณะที่ยังต้องถกกัน ยินดีให้ความร่วมมือ ประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบข้อมูล พร้อมจัดเวรยามตรวจตราช่วงที่รถไฟผ่าน เนื่องจากบริเวณจุดตัดทางรถไฟดังกล่าวเป็นทางลัดผ่าน ซึ่งไม่ได้ขออนุญาตอย่างถูกต้อง และยังมีระยะห่างจากสถานีรถไฟห้วยทรายเหนือเพียง 100 เมตร ซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจรของประชาชน อีกทั้งยังมีผลกระทบต่อการใช้เส้นทางรถไฟก่อนเข้าและออกสถานี แต่ชาวบ้านในพื้นที่ยังมีความจำเป็นที่จะใช้ทางลัดผ่านในการสัญจรไปมา นายวุฒิชชาติฯ ได้กล่าวหลังการหารือว่า การรถไฟฯ ได้มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้นำชุมชน และตัวแทนชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟร่วมกัน พร้อมกับชี้แจงข้อมูลให้รับทราบว่าในอนาคตการรถไฟฯ มีแผนพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟบริเวณสถานีห้วยทรายเหนือ 2 โครงการ จึงจำเป็นต้องมีการปิดทางลัดผ่านเพื่อสร้างความปลอดภัย ทั้งนี้ในบริเวณด้านหน้าสถานี การรถไฟฯ มีแผนจะใช้แนวเขตทางเพื่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่เส้นทางนครปฐม - หัวหินซึ่งเริ่มก่อสร้างในปี 2559 - 2560 และต่อไปยังจะมีการก่อสร้างโครงการรถไฟ</p>

ตารางที่ 26 ผลการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษา
ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์
จากวีดิทัศน์ (ต่อ)

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
	<p>จำเป็นต้องขอความร่วมมือในการปิดทางลัดผ่าน “ในการเจรจาแม้ในระเบียบกำหนดไว้ว่าการสร้างจุดตัดทางรถไฟจะต้องตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟไม่น้อยกว่า 2 กิโลเมตร แต่การรถไฟฯ ไม่ต้องการนำระเบียบข้อกฎหมาย มาใช้ในการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเพียงอย่างเดียว แต่ต้องการนำชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วยช่วยกันแก้ปัญหา เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันเป็นสำคัญ” นายวุฒิชิตาฯ กล่าวเสริมว่า สำหรับผลจากการประชุมเจรจาในครั้งนี้ ได้รับผลลัพธ์ที่ดี โดยระหว่างนี้การรถไฟฯ และชุมชนในพื้นที่ยินดีร่วมมือแก้ปัญหาเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จุดตัดทางรถไฟ โดยการรถไฟฯ จัดทำเนินชะลอความเร็วก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟทั้ง 2 ด้านเพื่อแจ้งเตือนให้ชาวบ้านรับทราบ ขณะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะช่วยประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบแผนพัฒนาพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟระบบใหม่ และหลังจากนั้นการรถไฟฯ มีแผนจะสร้างทางเบี่ยงข้ามทางรถไฟเพื่อให้ชาวบ้านในพื้นที่ได้สัญจรได้อย่างปลอดภัย โดยจากนี้จะมีการเร่งศึกษาแนวเขตทางการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงให้ชัดเจนก่อนจะนำมาออกแบบและก่อสร้างต่อไป ด้านนายบุญกล้า กล่าวว่า หลังจากนี้ในส่วนในพื้นที่จะมีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบว่าในอนาคต การรถไฟฯ จะมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงผ่านแนวเส้นทางรถไฟในชุมชน เพื่อให้ชาวบ้านได้ปรับตัวเกี่ยวกับใช้เส้นทางลัดผ่าน และก่อนที่จะมีการปิดทางลัดผ่านก็จะมีการจัดอาสาสมัครชาวบ้านเป็นเวรยามช่วยตรวจตรา ปิดกั้นทางในช่วงที่มีรถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวด้วย ขณะที่นายสนิทาฯ กล่าวยอมรับว่า รู้สึกพอใจกับผลการเจรจาครั้งนี้ ซึ่งทำให้เกิดความเข้าใจ และสามารถหาทางออกร่วมกันแก้ปัญหาของการรถไฟฯ ที่ต้องการดูแลสร้างความปลอดภัยในการสัญจร กับผู้ใช้ทางคือชาวบ้านในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลดีต่อการสร้างความปลอดภัยในการสัญจรผ่านจุดตัดทางรถไฟได้อย่างยั่งยืน</p>

จากตารางที่ 26 สรุปได้ว่า โครงการผ่าน 5 จังหวัด 4 สถานี ระยะทาง 209 กิโลเมตร ใช้เวลาเพียง 1 ชั่วโมง ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในอนาคตจะการพัฒนาไปยังปาดังเบซาร์ ระยะทาง 761 กิโลเมตร ผู้โดยสาร 13,000 คนต่อวัน ค่าโดยสารในการเดิน 560 บาทต่อเที่ยว ผู้ว่าการรถไฟฯ ประสบความสำเร็จ ในการลงพื้นที่แก้ปัญหาจุดตัดรถไฟบริเวณสถานีรถไฟ

ห้วยทรายเหนือ ฯ นายวุฒิชชาติ กัลยามมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เดินทางลงสำรวจพื้นที่ บริเวณจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์ บริเวณสถานีห้วยทรายเหนือ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี พร้อมทั้งได้ร่วมประชุมหารือกับนายสนธิ ขาวสะอาด ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี นายอนุสรณ์ พรสมบุญศิริ นายกเทศมนตรีเมืองชะอำ และผู้นำชุมชนในท้องถิ่น เพื่อหาแนวทางในการป้องกัน อุบัติเหตุ และแก้ปัญหาจุดตัดรถไฟร่วมกัน การเจรจาในครั้งนี้ เป็นการลงพื้นที่เพื่อร่วมแก้ปัญหา จุดตัดรถไฟบริเวณสถานีรถไฟห้วยทรายเหนือ โดยเน้นการให้ข้อมูลทำความเข้าใจในการแก้ปัญหา ร่วมกัน สร้างเนินชะลอความเร็วเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี พอใจผลการหารือ ขณะที่ท้องถิ่นยินดีให้ความร่วมมือ ประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบข้อมูล นายวุฒิชชาติฯ ได้กล่าวหลังการหารือว่า การรถไฟฯ ได้มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้นำชุมชน และ ตัวแทนชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟร่วมกัน พร้อมกับชี้แจง ข้อมูลให้รับทราบว่าในอนาคตการรถไฟฯ มีแผนพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟบริเวณสถานีห้วยทรายเหนือ 2 โครงการ ซึ่งทั้ง 2 โครงการ จะนำความเจริญ และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชนในพื้นที่ให้ ดีขึ้น แต่ระหว่างการก่อสร้างจำเป็นต้องขอความร่วมมือในการปิดทางลัดผ่าน และต้องการนำชุมชน เข้ามาร่วมด้วยช่วยกันแก้ปัญหา เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันเป็นสำคัญ โดยการรถไฟฯ จัดทำ เนินชะลอความเร็วก่อนถึงจุดตัดทางรถไฟทั้ง 2 ด้านเพื่อแจ้งเตือนให้ชาวบ้านรับทราบ ขณะที่องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น จะช่วยประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบแผนพัฒนาพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟ ระบบใหม่ ด้านนายอนุสรณ์ฯ กล่าวว่า หลังจากนั้นในส่วนของพื้นที่จะมีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้ ชาวบ้านรับทราบว่าในอนาคต การรถไฟฯ จะมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง ผ่านแนวเส้นทางรถไฟในชุมชน เพื่อให้ชาวบ้านได้ปรับตัวเกี่ยวกับใช้เส้นทางลัดผ่าน และก่อนที่จะมีการ ปิดทางลัดผ่านก็จะมีการจัดอาสาสมัครชาวบ้านเป็นเวรยามช่วยตรวจตรา ปิดกั้นทางในช่วงที่มี รถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวด้วย

1.3 ผลการศึกษาด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษา ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์ โดยศึกษาจากผู้จัดการ Online และประชาชาติธุรกิจสามารถสรุปได้ดัง ตารางที่ 27 ดังนี้

ตารางที่ 27 ผลการศึกษาด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษา
 ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์
 จากวีดิทัศน์

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
<p>ที่มา: MTHAI. (2560). รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน เริ่มก่อสร้างปี 60. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก http://huahin.town/news-events/high-speed-train-huahin/.</p>	<p>นายสรารัฐ เบญจกุล ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคมที่ผ่านมา ที่ประชุมบอร์ดมีมติอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) กรุงเทพฯ - หัวหิน วงเงินประมาณ 9.46 หมื่นล้านบาท และกรุงเทพฯ - ระยอง วงเงินประมาณ 1.52 แสนล้านบาท ซึ่งต่อจากนี้จะต้องมีการนำเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม พิจารณาก่อนส่งเรื่องไปยังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อตั้งคณะกรรมการพีพีพีขึ้นมาดำเนินงานตามขั้นตอนก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบ คาดว่าจะสามารถเปิดประกวดราคาเพื่อหาเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินโครงการได้ในปีนี้ จากนั้นจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2560 สำหรับงบประมาณในการลงทุนของเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน ถูกกว่าเส้นทาง กรุงเทพ - ระยอง เพราะเป็นเส้นทางเลียบโดยไม่ต้องผ่านแนวทิวเขาแต่อย่างใด และพื้นที่ลุ่มแม่น้ำมากการก่อสร้างจะง่ายกว่า เส้นทาง กรุงเทพ-ระยอง ซึ่งการศึกษาสำรวจออกแบบ และการก่อสร้างอาจจะลำบากเนื่องจากต้องผ่านแนวเขา และที่ลุ่มแม่น้ำ จึงต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างมากกว่า</p>
<p>ที่มา: ผู้จัดการ Online. (2556). รถไฟความเร็วสูงสายใต้เสร็จปี 62 กรุงเทพฯ - หัวหินใช้เวลา 1 ชม. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561 เข้าถึงได้จาก http://www.Manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9560000074399.</p>	<p>ทุกฝ่ายล้วนยอมรับว่า รถไฟไทย - จีน ไม่มีทางเก็บค่าตัวได้คุ้มต้นทุนการก่อสร้าง ดังนั้น ความคุ้มไม่คุ้มจึงต้องดูที่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างอื่นที่จะเกิดขึ้น ซึ่งก็แล้วแต่ว่าใครจะคำนวณตัวเลขอย่างไร จะนับตัวเลขใดบ้าง การคำนวณส่วนหนึ่งก็อยู่ที่มุมมอง ตัวอย่างเช่น ในสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์เคยมีการโฆษณาว่า หากลงทุนรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบ จะสามารถช่วยประหยัดต้นทุนด้านพลังงานได้ 400,000 ล้านบาท และช่วยประหยัดต้นทุนในการขนส่งสินค้า 720,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งฝ่ายที่คัดค้านก็อาจตั้งคำถามกับตัวเลขเหล่านี้ได้ สิ่งที่ผมอยากย้ำเน้นก็คือ รถไฟไทย - จีน จะคุ้มไม่คุ้มอยู่ที่ปัจจัย 2 ข้อ ที่จะเป็นตัวกำหนดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ว่ารถไฟความเร็วสูงจะนำไปสู่ความเจริญ หรือเป็นรถไฟร้างที่ไม่นำไปสู่อะไรเลย (ตัวอย่างในประเทศอื่น ๆ ก็มีทั้งสองแบบ อยู่ที่ว่าแต่ละประเทศจัดการกับปัจจัย 2 ข้อนี้อย่างไร) ปัจจัย 2 ข้อ ได้แก่ 1.การใช้ผู้ประกอบการไทยในการก่อสร้าง และการถ่ายทอดเทคโนโลยีรัฐบาลได้ประกาศว่า 75% ของงบลงทุน จะใช้เพื่อว่าจ้างผู้รับเหมาและวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ซึ่งใช้ของไทยหมด ส่วนอีก 25% เป็นระบบราง อาณัติ สัญญาณ และขบวนรถ ซึ่งใช้จากจีน</p>

ตารางที่ 27 ผลการศึกษาด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษา
 ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์
 จากวีดิทัศน์ (ต่อ)

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
	<p>ทั้งหมดอีกคำถามหนึ่ง ซึ่งได้รับความสนใจมาก คือ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยรัฐบาลยืนยันว่าจะมีการตกลงกับฝ่ายจีนในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยี แต่เรื่องนี้คงต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปช่วยดูข้อตกลงในการถ่ายทอดว่าเป็นการถ่ายทอดในระดับใด (เป็นเพียงการสอนให้คนไทยขับรถหรือถ่ายทอดเทคโนโลยีการซ่อมบำรุง หรือไปถึงถ่ายทอดเทคโนโลยีการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง) ทั้งนี้ต้องมีการวางระบบถ่ายทอดเทคโนโลยีให้รัดกุมและมีประสิทธิภาพในอดีต ประเทศจีนเองก็ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีทั้งจากเยอรมัน ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น จนสามารถพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเป็นของตัวเองได้ภายในระยะเวลาเพียง 10 ปี จึงเป็นคำถามที่น่าสนใจสำหรับรัฐบาลไทยว่า มีแผนการที่เป็นรูปธรรมในเรื่องนี้อย่างไร? 2.การป้องกันการทุจริตนี้คือข้อที่นำกังวลที่สุดจากการที่ คสช. ใช้มาตรา 44 ออกคำสั่งเรื่องมาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา นอกจากคำสั่งดังกล่าวจะมีผลให้สถาปนิกและวิศวกรของจีนเข้ามาดำเนินการออกแบบและก่อสร้างได้โดยไม่ต้องสอบใบอนุญาตจากสภาวิศวกรและสภาสถาปนิกของประเทศไทยแล้ว ยังมีประเด็นที่น่ากังวลยิ่งกว่าในเรื่องการป้องกันการทุจริตแม้ว่าในช่วงท้ายของคำสั่งดังกล่าวจะกำหนดให้ดำเนินการด้วยระบบข้อตกลงคุณธรรม แต่ขาดความชัดเจนว่าหากคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงคุณธรรมแล้วจะดำเนินการอย่างไร เพราะตามปกติ หากคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงคุณธรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป แต่คำสั่งของ คสช. ในครั้งนี้ได้ยกเว้นกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้างและการพัสดุหลายฉบับ ซึ่งล้วนเป็นกฎหมายที่มุ่งหมายต่อต้านการทุจริตทั้งสิ้น คำสั่งดังกล่าวยังให้มีการอนุมัติโครงการและกำหนดราคากลางทั้งที่ยังไม่ทราบรายละเอียดทั้งหมดที่ชัดเจน (เช่น รายละเอียดตัววัสดุและเทคโนโลยีที่ใช้) นอกจากนั้น ยังมีปัญหาตามมาว่า ผลจากการใช้คำสั่งด้วยมาตรา 44 จะทำให้การดำเนินการตามคำสั่งดังกล่าว ไม่อาจถูกตรวจสอบได้ด้วยศาลรัฐธรรมนูญและศาลปกครอง</p>

ตารางที่ 27 ผลการศึกษาด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ จากการศึกษา
 ประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์
 จากวีดิทัศน์ (ต่อ)

แหล่งข้อมูล, อ้างอิง	ข้อมูล
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ. (2560). สนข.ปรับแนวไฮสปีดสายใต้ “กทม. - หัวหิน” 18 กม. เลี่ยง เมืองเพชรบุรี เร่งขยายไปปาดังเบ ชาร์. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก https:// www.prachachat.net/propert y/news-32077 .	โครงการยังให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การออกแบบให้มีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียและของเสียจากผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียและของเสียลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยเฉพาะแม่น้ำเพชรบุรี, การออกแบบโครงสร้างทางยกระดับให้มีความ โปร่งบางและลดการบดบังหรือคุณค่าของแหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณสถานโดยรอบ, การจัดการจราจรในพื้นที่ช่วงที่มีการก่อสร้าง, การจั ดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ชัดเจนให้ผู้เสียผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม สำหรับ รายละเอียดแนวเส้นทางใหม่ มีระยะทาง 18.5 กิโลเมตร พื้นที่เวนคืน 231 ไร่ กระทบสิ่งปลูกสร้าง 52 หลัง ราคาค่าก่อสร้าง 9,330 ล้านบาท โดย มีลักษณะเป็นทางวิงยกระดับทั้งหมด

จากตารางที่ 27 สรุปได้ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) กรุงเทพฯ -
 หัวหิน วงเงินประมาณ 9.46 หมื่นล้านบาท ซึ่งต่อจากนี้จะต้องมีการนำเสนอไปยังกระทรวงคมนาคม
 พิจารณาก่อนส่งเรื่องไปยังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อตั้งคณะกรรมการ
 พิพิพิขึ้นมาดำเนินงานตามขั้นตอนก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบ คาดว่าจะ
 สามารถเปิดประกวดราคาเพื่อหาเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินโครงการได้ในปีนี้ จากนั้นจะเริ่มก่อสร้างได้
 ในปี 2560 สำหรับงบประมาณในการลงทุนของเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน ถูกกว่าและก่อสร้างง่าย
 กว่าเส้นทาง กรุงเทพฯ-ระยอง เพราะเป็นเส้นทางเลียบโดยไม่ต้องผ่านแนวทิวเขาแต่อย่างใด จึงต้องใช้
 งบประมาณในการก่อสร้างมากกว่า ส่วนความคืบไม่คืบจึงต้องดูที่ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างอื่น
 ที่จะเกิดขึ้น อยู่ที่ปัจจัย 2 ข้อ ที่จะเป็นตัวกำหนดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ว่ารถไฟความเร็วสูง
 จะนำไปสู่ความเจริญ หรือเป็นรถไฟร้างที่ไม่นำไปสู่อะไรเลย (ตัวอย่างในประเทศอื่น ๆ ก็มีทั้งสองแบบ
 อยู่ที่ว่าแต่ละประเทศจัดการกับปัจจัย 2 ข้อนี้อย่างไร) ปัจจัย 2 ข้อ ได้แก่ 1. การใช้ผู้ประกอบการไทย
 ในการก่อสร้าง 2. การป้องกันการทุจริตนี้ โครงการยังให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันและ
 ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การออกแบบให้มีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียและของเสียจาก
 ผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการปนเปื้อนน้ำเสียและของเสียลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยเฉพาะแม่น้ำ
 เพชรบุรี, การออกแบบโครงสร้างทางยกระดับให้มีความโปร่งบางและลดการบดบังหรือคุณค่าของ
 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถานโดยรอบ, การจัดการจราจรในพื้นที่ช่วงที่มีการก่อสร้าง, การจั
 ดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ชัดเจนให้ผู้เสียผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม

2. ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต

กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและการวิจัยเอกสาร

ผู้วิจัยศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา จำแนกประเด็นและกำหนดขอบเขตแนวทางการศึกษาความต้องการจำเป็นออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ ด้านความคาดหวังการให้บริการและแนวทางการดำเนินการ ด้านความกังวลด้านการให้บริการและแนวทางการดำเนินการ ประกอบด้วยองค์ประกอบย่อยจำนวน 8 ข้อ ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต มีความจำเป็นประกอบด้วยกัน 3 ข้อ ด้านเศรษฐกิจ ด้านขนส่ง และด้านความปลอดภัย

ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีความคาดหวังการให้บริการประกอบด้วยกัน 2 ข้อ ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว และด้านการสื่อสาร, ประชาสัมพันธ์

ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีความกังวลด้านการให้บริการประกอบด้วยกัน 3 ข้อ ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน

3. ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต

กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการศึกษาสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ (รอบที่ 1)

3.1 ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการศึกษาสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

“จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 17 คนโดยผู้วิจัยได้ถามความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับความต้องการจำเป็นหลักทั้ง 3 ด้าน ว่าผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยอย่างไรกับความต้องการจำเป็น พบว่าผู้เชี่ยวชาญที่มีบทบาท กลุ่มผู้บริหาร นักวิชาการ เจ้าหน้าที่ และพนักงาน มีความคิดเห็นครอบคลุมทุกประเด็นความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางจากทางกรุงเทพฯ - หัวหิน และผู้เชี่ยวชาญทุกท่านมีความเห็นไปแนวทางเดียวกัน ซึ่งการสัมภาษณ์ครั้งนี้

ผู้วิจัยพบว่าผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านจะให้แนวทางตามแผนงานที่กำหนดไว้ตามประสบการณ์ ความสามารถ ความชำนาญและบทบาทหน้าที่ของแต่ละท่าน โดยผู้วิจัยขอนำเสนอประเด็นสำคัญจากการสัมภาษณ์ และแนวทางที่เป็นไปได้ทั้งหมดของการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน เพื่อให้ได้แนวทางความต้องการจำเป็นให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการและเกิดประโยชน์สูงสุดตามความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ตามลำดับต่อไปนี้”

3.1.1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

ผู้เชี่ยวชาญให้ข้อมูลประเด็น ที่สำคัญ จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่ง และด้านความปลอดภัย (ระหว่างการเดินทาง)

ด้านที่ 1 เศรษฐกิจ ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นว่า รถไฟฟ้าความเร็วสูงมีความต้องการจำเป็นในด้านของเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

โดยผู้เชี่ยวชาญคนที่ 12 ให้ความคิดเห็นว่า “แต่ละจังหวัดเป็นเส้นทางของแหล่งท่องเที่ยว และใช้เวลาในการเดินทางไม่มาก จึงทำให้เกิดการท่องเที่ยวในเส้นทางนี้มากขึ้น” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1 ให้ความคิดเห็นว่า “เป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวและยังช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น นักท่องเที่ยวมาเที่ยวกรุงเทพฯ สามารถนั่งรถไฟฟ้าความเร็วสูงไปเที่ยวหัวหินต่อโดยใช้เวลาในการเดินทางเพียงแค่ 1 ชั่วโมง” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 5 ให้ความคิดเห็นว่า “การเดินทางสะดวกก็ทำให้มีผู้เดินทางมาใช้บริการมากขึ้น จึงทำให้มีสถานีเกิดขึ้น เมื่อมีสถานีเกิดขึ้นจะทำให้กระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่น ขยายความเป็นเมืองแล้วสร้าง และคุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น และมีรายได้จากการทำธุรกิจเพิ่มขึ้นอีกด้วย” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 4 ให้ความคิดเห็นว่า “จะส่งผลให้มีความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการต่อประเทศชาติโดยภาพรวม อีกทั้งเป็นตัวขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของของภาคใต้ให้มีมูลค่าสูงขึ้นต่อไป” และสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 10 ให้ความคิดเห็นว่า “เป็นการสร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอาเซียนมีความน่าสนใจในการลงทุน” และผู้เชี่ยวชาญคนที่ 16 ให้ความคิดเห็นว่า “ยังช่วยให้เกิดการความ

คุ่มค่าทางเศรษฐกิจ ช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ”

ด้านที่ 2 การขนส่ง ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นว่าการขนส่งเป็นความต้องการจำเป็นของ รัฐบาล, ประชาชนเพื่อเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 3 ได้ให้ความคิดเห็นว่าเป็น “ผู้ใช้บริการในการเดินทางไปทำงาน เดินทางไปติดต่อธุรกิจหรือธุระ เดินทางในการท่องเที่ยว ในการขนส่ง ผู้ใช้บริการ ช่วยลดความแออัด บนท้องถนนและการขนส่งแบบอื่น ๆ ลดเวลาในการเดินทางได้” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1 ให้ความคิดเห็นว่าเป็น “เวลายังช่วยในการขนส่งสิ่งของ ขนส่งพืชผลทางการเกษตร สมมุติเรานำพืชผลทางการเกษตรจากเชียงใหม่ส่งมายังพ่อค้าคนกลางในกรุงเทพฯซึ่งใช้เวลานานพอสมควร และพ่อค้าคนกลางส่งไปยัง หัวหินซึ่งใช้เวลา 1 ชั่วโมง ทำให้ผักยังสดและช่วยลดความเสียหายของสินค้า” และผู้เชี่ยวชาญคนที่ 4 ให้ความคิดเห็นว่าเป็น “ยังเป็นการเชื่อมโยงกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนและการเชื่อมต่อกับภูมิภาคอาเซียน โดยรถไฟความเร็วสูงจะเน้นการเชื่อมโยงการขนส่ง”

ด้านที่ 3 ความปลอดภัย ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นว่าการเดินทางความปลอดภัยเป็นสิ่งแรกที่ทุกคนตระหนักถึง

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2 ให้ความคิดเห็นว่าเป็น “ด้วยความเป็นมาตรฐาน รถไฟมีความปลอดภัยสูงระหว่างในการเดินทาง” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 5 ได้แสดงความคิดเห็นว่าเป็น “รถไฟความเร็วสูงมีความปลอดภัยเทียบเท่ากับการเดินทางทางอากาศ โดยเมื่อวิเคราะห์การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของประเทศญี่ปุ่น พบว่า ตลอด 49 ปีตั้งแต่เปิดทำการจนถึงปัจจุบันรถไฟชินคันเซ็นไม่เคยมีประวัติว่า มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุครั้งใหญ่จากรถไฟ ไม่ว่าจะ เป็นรถไฟตกรางหรือรถไฟชนกัน ซึ่งเป็นผลจากความเที่ยงตรงในการบริหารตารางการเดินทางรถไฟความเร็วสูงทั้งระบบ ที่มีมากถึง 323 เที่ยวต่อวัน”

3.1.2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

ผู้เชี่ยวชาญให้ข้อมูล ที่สำคัญจำนวน 2 ด้าน ได้แก่ การให้บริการจำหน่ายตั๋ว และการสื่อสารประชาสัมพันธ์

ด้านที่ 1 การให้บริการจำหน่ายตั๋ว ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นว่า ปัจจุบันมีการจำหน่ายตั๋วหลายช่องทาง

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 8 ให้ความคิดเห็นว่า “การปรับเปลี่ยนการจำหน่ายตั๋วเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์อาจจะต้องใช้เวลาชักระยะหนึ่ง เพราะไม่เช่นนั้นจะเกิดความซับซ้อน เพราะคนไทยสูงอายุไม่ค่อยชินในเรื่องนี้” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 12 ให้ความคิดเห็นว่า “ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติเป็นระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารและควบคุมผู้โดยสารที่จะเข้าชานชาลา โดยเก็บข้อมูลจากบัตรอัจฉริยะ การจำหน่ายตั๋ว การเก็บตั๋ว จำนวนผู้โดยสาร และข้อมูลผู้โดยสาร ทั้งนี้ ระบบเก็บค่าโดยสารสำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูงควรเป็นระบบเดียวกันทุกเส้นทางและมีราคาที่เหมาะสมด้วย”

ด้านที่ 2 การสื่อสารประชาสัมพันธ์ (ระหว่างผู้ให้บริการกับผู้รับบริการ) ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นว่าการสื่อสารประชาสัมพันธ์มีความสำคัญต่อผู้รับบริการเป็นอย่างมาก

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 9 ให้ความคิดเห็นว่า “ควรทำการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ ต่อประชาชนในพื้นที่ ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และสาธารณชนอย่างทั่วถึง ด้วยสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ได้แก่ เอกสารประชาสัมพันธ์ โบว์ชัวร์ สื่อนิทรรศการ วิทยุทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เฟสบุ๊คโครงการ และจดหมายข่าว ทำการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อมวลชนส่วนกลางและท้องถิ่น ด้วยการเชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ ข่าวแจก และภาพข่าว” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 16 ได้แสดงความคิดเห็นว่า “ควรทำการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยจัดนิทรรศการในงานพระนครคีรี - เมืองเพชร และจัดประกวดแนวคิด การออกแบบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ - หัวหิน พร้อมทั้งดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงาน

ราชการในพื้นที่ ประชุมกลุ่มกับผู้ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง และเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน”

3.1.3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ การให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

ผู้เชี่ยวชาญให้ข้อมูลที่สำคัญ จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ งบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความเป็นอยู่ของชุมชน และความคุ้มค่าในการเดินทาง

ด้านที่ 1 งบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นเนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนสูง

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 6 ให้ความคิดเห็นว่า “ควรมีกระบวนการตรวจสอบทุกชั้นระหว่างการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความโปร่งใส” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 3 ให้ความคิดเห็นว่า “ความโปร่งใสของภาครัฐควรมีระดับหนึ่ง และมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) คอยตรวจสอบ”

ด้านที่ 2 ความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นถึงความคุ้มค่าในการก่อสร้างในเรื่องของงบประมาณอาจจะต้องใช้เวลานานในการคืนทุน แต่จะมีผลตอบแทนในเรื่องอื่น ๆ

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 12 ให้ความคิดเห็นว่า “ผลตอบแทนที่จะได้รับจากโครงการทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 7 ให้ความคิดเห็นว่า “ถ้าปริมาณรถยนต์บนท้องถนนลดลงสามารถประหยัดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้มากขึ้น” และผู้เชี่ยวชาญคนที่ 15 ให้ความคิดเห็นว่า “ผลตอบแทนที่สำคัญคือเรื่องของเวลา ในปัจจุบันเวลาเป็นสิ่งมีค่ามาก ทำให้สามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และนำเวลาที่เหลือไปใช้ให้เกิดประโยชน์”

ด้านที่ 3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นว่าการกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่คำนึงถึงเป็นอันดับแรก จะทำอย่างไรให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 11 ให้ความคิดเห็นว่า “ในเรื่องของเสียง แต่น่าจะมีวิธีแก้ไขอยู่แล้ว จะควบคุมเสียงยังไง การสร้างรางน่าจะใช้แนวเดียวกับ

รางเดิม ถ้าทำแนวทางใหม่อาจก่อให้เกิดความวุ่นวายในการเวนคืนที่
 อย่างมาก ทัศนียภาพอาจเปลี่ยนไป” ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 7
 ให้ความคิดเห็นว่า “ควรออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความ
 โปร่ง และลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน
 และผู้เชี่ยวชาญคนที่ 11 ให้ความคิดเห็นว่า “ผลกระทบด้านลบโดยรวมอยู่ใน
 ระดับต่ำ และ ส่งผลกระทบในด้านบวกต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ เป็น
 การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคด้านการคมนาคมขนส่ง ช่วยให้การเดินทาง
 สะดวกรวดเร็วขึ้น และเพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มี
 ประสิทธิภาพ ลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ เช่น ความสูญเสียอัน
 เนื่องมาจากความล่าช้าในการสัญจร ความสูญเสียด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน
 การลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นการลดการใช้เชื้อเพลิง จึงมีส่วนช่วย ในการ
 ลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับผู้เชี่ยวชาญคนที่ 10
 ให้ความคิดเห็นว่า “จากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าความเร็วสูง ลดปัญหาฝุ่น
 คิวพิษ และช่วยบรรเทาปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเป็นการลดการเผา
 ใหม้เชื้อเพลิงของยานยนต์ ช่วยลดก๊าซเรือนกระจก และมลสารที่เป็นสาเหตุ
 ปัญหาโลกร้อนอีกด้วย”

3.2 แนวทางที่เป็นไปได้ทั้งหมดจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 17 คน ที่มีต่อ การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์จากบทสัมภาษณ์และนำมาจัด
 หมวดหมู่ได้แนวทางที่เป็นไปได้ทั้งหมดของอนาคตจำนวนทั้งสิ้น 38 แนวทาง โดยแยกตามประเด็น
 ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ 18 แนวทาง
 สามารถอธิบายแนวทางและจำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ได้ดังตารางที่ 28 ดังนี้

ตารางที่ 28 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ข้อ	ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	จำนวนผู้เชี่ยวชาญ (คน)
ด้านเศรษฐกิจ		
1	กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น	15
2	ขยายความเป็นเมือง	4
3	มีการจ้างงานในท้องถิ่น	16
4	ส่งเสริมการท่องเที่ยว	17
5	ใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน	10
6	คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น	13
7	ประชาชนในท้องถิ่นมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น	11
8	ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ให้มีมูลค่าสูงขึ้น	5
9	สร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ	14
10	ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ	8
11	การรถไฟมีรายได้เพิ่มขึ้น	5
ด้านการขนส่ง		
12	ลดต้นทุนในการขนส่ง	16
13	เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ	14
14	ประหยัดเวลาในการขนส่ง	9
15	ลดความเสียหายของสินค้า	4
ด้านความปลอดภัย		
16	รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง	17
17	รถไฟความเร็วสูงขึ้นคันแข่งไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต	15
18	รถไฟมีความปลอดภัยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ	6

จากตารางที่ 28 สามารถสรุปได้ว่า ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านเศรษฐกิจมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุด ได้แก่ การสร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ, คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น, การส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว, คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น และกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น (2) ด้านการขนส่งมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุดได้แก่ลดต้นทุนในการขนส่ง, และเกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ (3) ด้านความปลอดภัยมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุดได้แก่รถไฟความเร็วสูงขึ้นคันแข่งไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต และรถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง

ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานมีด้วยกัน 10 แนวทาง สามารถอธิบายแนวทางและจำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ได้ดังตารางที่ 29 ดังนี้

ตารางที่ 29 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ข้อ	ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	จำนวนผู้เชี่ยวชาญ (คน)
ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว		
1	เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ	9
2	ระบบเก็บค่าโดยสารควรเป็นระบบเดียวกันกับ BTS และ MRT	14
3	สามารถจองผ่านออนไลน์	10
4	ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ	15
ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์		
5	ทำการประชาสัมพันธ์ต่อผู้รับบริการอย่างทั่วถึง	13
6	ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบว์ชัวร์ วิดีทัศน์ เว็บไซต์โครงการ	15
7	ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการต่อประชาชนในพื้นที่	10
8	เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่	16
9	จัดประกวดแนวคิด การออกแบบสถานี	4
10	รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ	16
11	ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่	17

จากตารางที่ 29 สรุปได้ว่าความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานประกอบด้วยกัน 2 ด้าน (1) ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋วมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุด ได้แก่ ระบบเก็บค่าโดยสารควรเป็นระบบเดียวกันกับ BTS และ MRT, การเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ และราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ (2) ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์มีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุดได้แก่ เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่, รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ และชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่

ด้านที่ 3 ความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการมีด้วยกัน 19 แนวทาง สามารถอธิบายแนวทางและจำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ได้ดังตารางที่ 30 ดังนี้

ตารางที่ 30 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

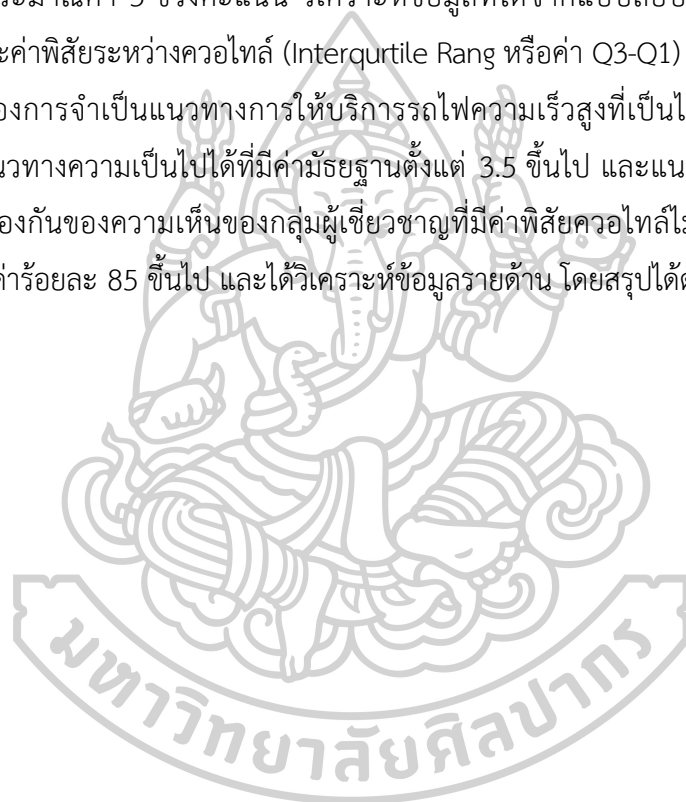
ข้อ	ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	จำนวนผู้เชี่ยวชาญ (คน)
ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ		
1	รัฐบาลมีเงินลงทุนไม่เพียงพอ	14
2	กู้เงินลงทุนจากต่างประเทศ	15
3	ควรมีกระบวนการตรวจสอบทุกขั้นตอนระหว่างการดำเนินงาน	9
4	ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สดง.) คอยตรวจสอบ	12
ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ		
5	ใช้เวลานานในการคืนทุน	17
6	ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	7
7	ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน	9
8	ประหยัดเวลาในการเดินทาง	15
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน		
9	ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน	15
10	เพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ	7
11	ลดความสูญเสียด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน, เชื้อเพลิง	14
12	ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว	13
13	ลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ	11
14	ลดปัญหาฝุ่น คิวพิษ	12
15	ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์	10
16	ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน	15
17	สร้างรั้วกั้นค้ำึงความปลอดภัยของสัตว์	12
18	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป	13
19	ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	13

จากตารางที่ 30 สามารถสรุปได้ว่าด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงาน มีความกังวลด้านการให้บริการประกอบด้วยกัน 3 ข้อ (1) ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุดได้แก่ กู้เงินลงทุนจากต่างประเทศ และกู้เงินลงทุนจากต่างประเทศ (2) ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุดได้แก่ ประหยัดเวลาในการเดินทาง และใช้เวลานานในการคืนทุน (3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชนมีผู้เชี่ยวชาญได้เสนอแนวทางที่มากที่สุดได้แก่ การออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์

และโบราณสถาน, ลดความสูญเสียด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน, เชื้อเพลิง, ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน, สร้างรั้วกันค้ำนึ่งความปลอดภัยของสัตว์, และติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

3.3 ผลการการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง
กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการตอบแบบสอบถามของผู้เชี่ยวชาญ (รอบที่ 2)

การทำ EDFR รอบที่ 2 ผู้วิจัยยังคงกำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักเป็นกลุ่มเดียวกับรอบแรกจำนวน 17 คน ตามกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้ โดยตอบแบบสอบถามซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ช่วงคะแนน วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามเพื่อหาค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Rang หรือค่า Q3-Q1) เป็นรายชื่อเพื่อพิจารณาเลือกความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่เป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป กล่าวคือ มีแนวทางการเป็นไปได้ที่มีค่ามัธยฐานตั้งแต่ 3.5 ขึ้นไป และแนวทางการเป็นไปได้ที่มีความสอดคล้องกันของความเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีค่าพิสัยควอไทล์ไม่เกิน 1.5 และเป็นภาพอนาคตต้องมำร้อยละ 85 ขึ้นไป และได้วิเคราะห์ข้อมูลรายด้าน โดยสรุปได้ดังตารางที่ 31 ดังนี้



ตารางที่ 31 แสดงผลการวิจัยด้านความต้องการจำเป็นทางบริการดำเนินการดำเนินงานให้บริการ

ด้านความต้องการจำเป็นทางบริการดำเนินงานให้บริการ	ภาพอนาคต		มัยฐาน (Md.) ≥ 3.5	Q3-Q1 ≤ 1.5	โอกาส เป็นไปได้	ภาพอนาคต	ความสอดคล้อง ของความคิดเห็น	สรุป แนวทาง
	A	B						
1 ด้านเศรษฐกิจ								
1.1 กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น	93.20	6.70	5.00	1	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
1.2 ขยายความเป็นเมือง	29.40	70.60	4.00	1	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.3 มีกรจ้างงานในท้องถิ่น	94.10	5.90	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
1.4 ส่งเสริมการท่องเที่ยว	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
1.5 ใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน	64.70	35.30	4.00	1	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.6 คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น	100	0	5.00	1	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
1.7 ประชาชนในท้องถิ่นมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น	82.40	17.60	4.00	1	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.8 ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ให้มีมูลค่าสูงขึ้น	35.30	64.70	3.00	1	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.9 สร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ	70.60	29.40	5.00	0	มากที่สุด	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.10 ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ	94.10	5.90	3.00	0	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×

ตารางที่ 31 แสดงผลการวิจัยการด้านความต้องการด้านแนวทางการดำเนินงานให้บริการ (ต่อ)

	ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	ภาพอนาคต		มาตรฐาน (Md.) ≥ 3.5	Q3-Q1 ≤ 1.5	โอกาส เป็นไปได้	ภาพอนาคต	ความสอดคล้อง ของความคิดเห็น	สรุป แนวทาง
		A	B						
1.11	การรถไฟมีรายได้เพิ่มขึ้น	47.10	52.9	3.00	1	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
2	ด้านการขนส่ง								
2.1	ลดต้นทุนในการขนส่ง	94.60	5.40	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2.2	เกิดความเชื่อมโยงในขนส่งระหว่างประเทศ	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2.3	ประหยัดเวลาในการขนส่ง	29.40	70.60	4.00	0	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
2.4	ลดความเสียหายของสินค้า	76.50	23.50	4.00	1	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
3	ด้านความปลอดภัย								
3.1	รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3.2	รถไฟความเร็วสูงขบวนคนขงไม่มีประวัติการเกิด อุบัติเหตุและเสียชีวิต	80.10	19.90	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3.3	รถไฟมีความปลอดภัยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ	41.20	58.80	4.00	0	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×

จากตารางที่ 31 สามารถอธิบายได้ดังนี้ แนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ประกอบด้วย 3 แนวทางย่อย โดยแต่ละแนวทางย่อยผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นไว้ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น 2. มีการจ้างงานในท้องถิ่น 3. ส่งเสริมการท่องเที่ยว 4. คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 7 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. ขยายความเป็นเมือง 2. ใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน 3. ประชาชนในท้องถิ่นมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น 4. สร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ให้มีมูลค่าสูงขึ้น 2. การรถไฟมีรายได้เพิ่มขึ้น

ด้านการขนส่ง ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ลดต้นทุนในการขนส่ง 2. เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

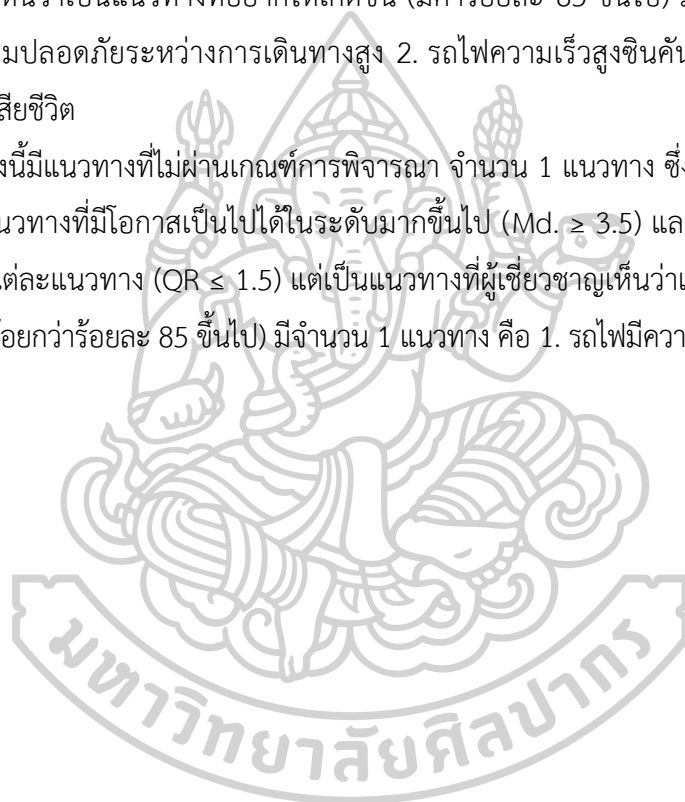
ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 2 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ประหยัดเวลาในการขนส่ง 2. ลดความเสียหายของสินค้า

ด้านความปลอดภัย ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง 2. รถไฟความเร็วสูงชินคันเซนไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 1 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. รถไฟมีความปลอดภัยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ



ตารางที่ 32 แสดงผลการวิจัยการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	ภาพอนาคต		มัยฐาน (Md.) ≥ 3.5	Q3-Q1 ≤ 1.5	โอกาส เป็นไปได้	ภาพอนาคต	ความสอดคล้อง ของ ความคิดเห็น	สรุป แนวทาง
	A	B						
1 ด้านการให้บริการเจ้าหน้าที่								
1.1 สามารถลงผ่านออนไลน์	82.40	17.60	4.00	.50	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.2 เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ	95.40	4.60	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
1.3 ระบบเก็บค่าโดยสารควรเป็นระบบเดียวกับ BTS และ MRT	100	0	3.00	1	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.4 ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2 ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์								
2.1 ทำการประชาสัมพันธ์ต่อผู้บริการอย่างทั่วถึง	23.50	76.50	4.00	1	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
2.2 ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบรชัวร์ วีดิทัศน์ เว็บไซต์ โครงการ	100	0	5.00	0.5	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2.3 ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการต่อประชาชนในพื้นที่	5.90	94.10	3.00	1	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
2.4 เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชนในพื้นที่	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2.5 จัดประกวดแนวคิด การออกแบบสถานี	52.40	47.60	3.00	1	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×

ตารางที่ 32 แสดงผลการวิจัยการศึกษาด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ (ต่อ)

	ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	ภาพอนาคต		มัธยฐาน (Md.) ≥ 3.5	Q3-Q1 ≤ 1.5	โอกาส เป็นไปได้	ภาพอนาคต	ความสอดคล้อง ของ ความคิดเห็น	สรุป แนวทาง
		A	B						
2.6	รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสีย ทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2.7	ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงาน ราชการในพื้นที่	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓

จากตารางที่ 32 สามารถอธิบายได้ดังนี้ แนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการประกอบด้วย 2 แนวทางย่อย โดยแต่ละแนวทางย่อยผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นไว้ดังนี้

ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ 2. ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 2 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. สามารถจองผ่านออนไลน์

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. ระบบเก็บค่าโดยสารควรเป็นระบบเดียวกันกับ BTS และ MRT

ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบว์ชัวร์ วิดีทัศน์ เว็บไซต์โครงการ 2. เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 3. รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ 4. ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 3 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. ทำการประชาสัมพันธ์ต่อผู้รับบริการอย่างทั่วถึง

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า เป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลโครงการต่อประชาชนในพื้นที่ 2. จัดประกวดแนวคิด การออกแบบสถานี



ตารางที่ 33 แสดงผลการวิจัยด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

	ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	ภาพอนาคต		มัยฐาน (Md.) ≥ 3.5	Q3-Q1 ≤ 1.5	โอกาส เป็นไปได้	ภาพอนาคต	ความสอดคล้อง ของ ความคิดเห็น	สรุป แนวทาง
		A	B						
1	ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ								
1.1	รัฐบาลมีเงินลงทุนไม่เพียงพอ	0	100	1.00	1.00	น้อยที่สุด	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.2	กู้เงินลงทุนจากต่างประเทศ	0	100	2.00	1.00	น้อย	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.3	ควรมีกระบวนการตรวจสอบทุกขั้นตอนระหว่างการดำเนินงาน	70.60	29.40	4.00	0.5	มาก	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
1.4	ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สูง.) คอยตรวจสอบ	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2	ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ								
2.1	ใช้เวลานานในการคืนทุน	0	100	2.00	1	น้อย	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
2.2	ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ	41.20	58.80	3.00	.50	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
2.3	ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน	100	0	4.00	.50	มาก	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
2.4	ประหยัดเวลาในการเดินทาง	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยของชุมชน								
3.1	ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลด การบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน	84.30	15.70	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	×

ตารางที่ 33 ตารางแสดงผลการวิจัยแนวโน้มด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ (ต่อ)

	ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	ภาพอนาคต		มาตรฐาน (Md.) ≥ 3.5	Q3-Q1 ≤ 1.5	โอกาส เป็นไปได้	ภาพอนาคต	ความสอดคล้อง ของความคิดเห็น	สรุป แนวทาง
		A	B						
3.2	เพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ	23.50	76.50	4.00	1.00	มากที่สุด	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
3.3	ลดความสูญเสียด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน, เชื้อเพลิง	84.10	15.90	3.00	.50	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	×
3.4	ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว	11.80	88.20	3.00	0	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
3.5	ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์	100	0	4.00	1	มาก	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3.6	ลดปัญหาฝุ่น คิวนิซ	52.90	47.10	3.00	.50	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
3.7	ลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ	47.10	52.90	3.00	1	ปานกลาง	ไม่พึงประสงค์	ไม่สอดคล้อง	×
3.8	ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3.9	สร้างรั้วกันค้ำึงความปลอดภัยของสัตว์	100	0	4.00	1.00	มาก	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3.10	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓
3.11	ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	100	0	5.00	0	มากที่สุด	พึงประสงค์	สอดคล้อง	✓

จากตารางที่ 33 สามารถอธิบายได้ดังนี้ แนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการประกอบด้วย 3 แนวทางย่อย โดยแต่ละแนวทางย่อยผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นไว้ดังนี้

ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางการความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สดง.) คอยตรวจสอบ

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 3 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. ควรมีกระบวนการตรวจสอบทุกขั้นตอนระหว่างการดำเนินงาน

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. รัฐบาลมีเงินลงทุนไม่เพียงพอ 2. กู้เงินลงทุนจากต่างประเทศ

ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางการความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ประหยัดเวลาในการเดินทาง 2. ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 2 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ใช้เวลานานในการคืนทุน 2. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางการความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมาก ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละ

แนวทาง ($QR \leq 1.5$) และเป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 6 แนวทาง คือ 1. ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน 2. ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์ 3. ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน 4. สร้างรั้วกันค้ำึงความปลอดภัยของสัตว์ 5. บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป 6. ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

ทั้งนี้มีแนวทางที่ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา จำนวน 4 แนวทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 1 คือ 1. เพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ

แนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับน้อยถึงปานกลาง ($Md. \geq 3.5$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องในแต่ละแนวทาง ($QR \leq 1.5$) แต่เป็นแนวทางที่ผู้เชี่ยวชาญเห็นว่าเป็นแนวทางที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น (มีค่าน้อยกว่าร้อยละ 85 ขึ้นไป) มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว 2. ลดปัญหาฝุ่น คิวพิษ 3. ลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ 4. ลดความสูญเสียด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน, เชื้อเพลิง

4. ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัยอนาคต

แบบ EDFR โดยใช้ฟลิสแคปปา (Fleiss Kappa)

สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 34 ดังนี้

ตารางที่ 34 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลิสแคปปา (Fleiss Kappa)

ข้อ	ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	โอกาสที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริง					Pi
		1	2	3	4	5	
ด้านเศรษฐกิจ							
1	กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น	0	0	1	4	0	0.6
2	มีการจ้างงานในท้องถิ่น	0	0	0	5	0	1
3	ส่งเสริมการท่องเที่ยว	0	0	0	0	5	1
4	คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น	0	0	0	0	5	1
ด้านการขนส่ง							
5	ลดต้นทุนในการขนส่ง	0	0	5	0	0	1
6	เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ	0	0	1	4	0	0.6

ตารางที่ 34 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัย
อนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) (ต่อ)

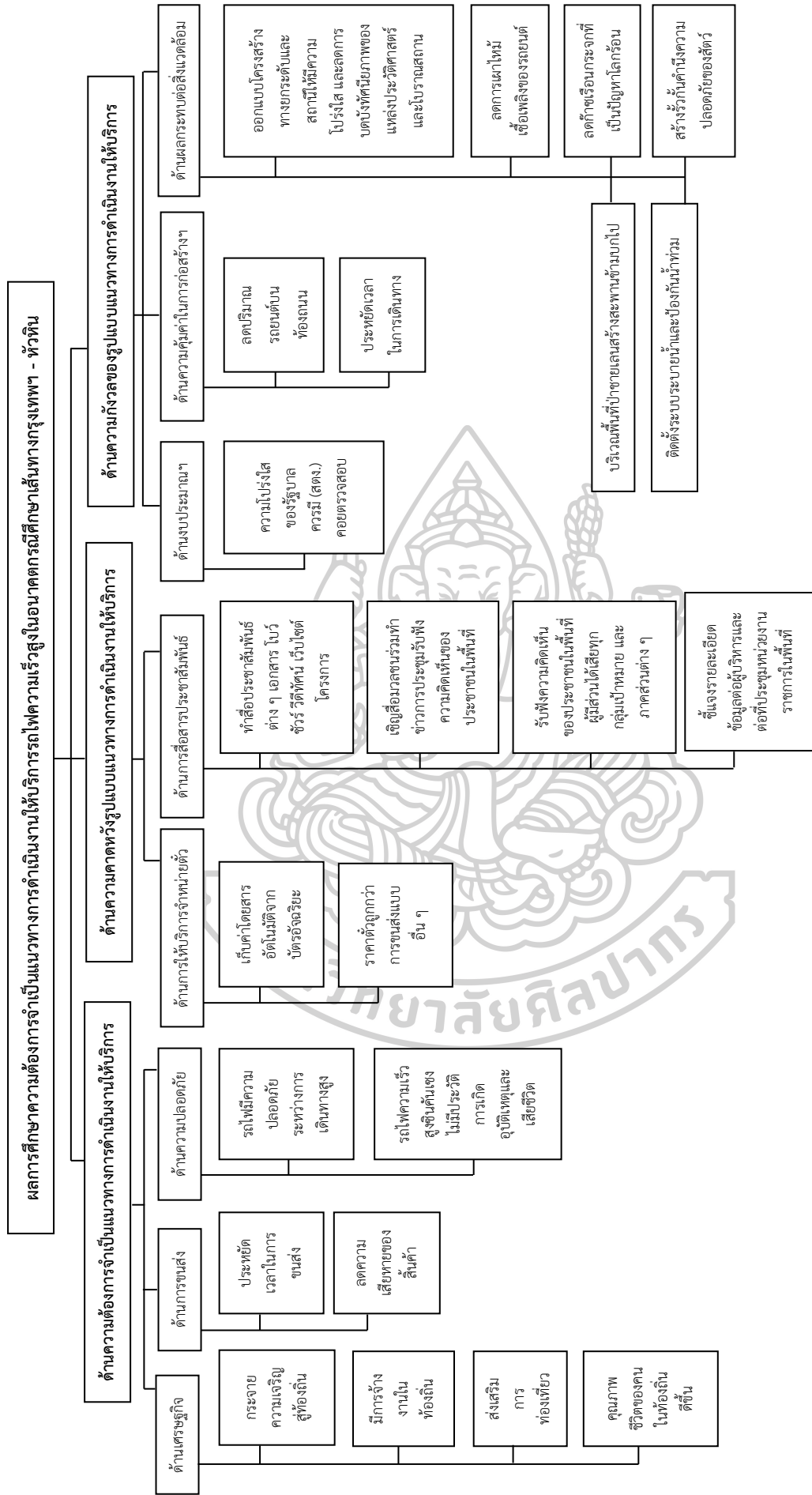
ข้อ	ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	โอกาสที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริง					Pi
		1	2	3	4	5	
ด้านความปลอดภัย							
7	รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง	0	0	0	5	0	1
8	รถไฟความเร็วสูงชนกันชนังไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต	0	0	0	5	0	1
Fleiss Kappa ด้านความปลอดภัย มีค่าเท่ากับ		0.826					
ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ							
ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว							
9	เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ	0	1	4	0	0	0.6
10	ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่นๆ	0	0	0	0	5	1
ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์							
11	ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบว์ชัวร์ วิดีทัศน์ เว็บไซต์ โครงการ	0	0	4	1	0	0.6
12	เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่	0	0	0	0	5	1
13	รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ	0	0	0	0	5	1
14	ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่	0	0	0	5	0	1
Fleiss Kappa ด้านความคาดหวัง มีค่าเท่ากับ		0.733					
ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ							
ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ							
15	ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สดง.) คอยตรวจสอบ	0	0	0	5	0	1
ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ							
16	ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน	0	4	1	0	0	0.6
17	ประหยัดเวลาในการเดินทาง	0	0	0	5	0	1
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน							
18	ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน	0	0	1	4	0	0.6
19	ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์	0	0	5	0	0	1
20	ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน	0	0	0	0	5	1
21	สร้างรั้วกันค้ำึงความปลอดภัยของสัตว์	0	0	0	0	5	1
22	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป	0	0	4	1	0	0.6
23	ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	0	0	0	0	5	1
Fleiss Kappa ด้านความกังวล มีค่าเท่ากับ		0.804					

ตารางที่ 34 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) (ต่อ)

สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของ ความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa)	โอกาสที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริง					Pi
	1	2	3	4	5	
N แทน จำนวนของแนวทางที่เป็นไปได้ทั้งหมด เท่ากับ	23					
n แทน จำนวนของผู้เชี่ยวชาญที่เห็นสอดคล้องในแต่ละ แนวทาง เท่ากับ	5					
k แทน จำนวนของการแบ่งระดับความคิดเห็น เท่ากับ	5					
n_{ij} แทน จำนวนของผู้เชี่ยวชาญในแต่ละแนวทางที่มีความ เห็นสอดคล้องในแต่ละระดับความคิดเห็น เท่ากับ	0	6	21	58	30	
ผลรวมของความคิดเห็นทุกระดับ เท่ากับ	280					
P_j ของความคิดเห็นในแต่ละระดับ เท่ากับ	0	0.052	0.182	0.504	0.260	
ผลรวมของ Pi เท่ากับ	20.2					
\bar{P} ค่าความสอดคล้องในการตัดสินของผู้เชี่ยวชาญ เท่ากับ	0.878					
\bar{P}_e แทน ค่าความสอดคล้องในการตัดสินที่ใช้เป็นมาตรฐาน เท่ากับ	0.358					
Fleiss Kappa แนวทางความต้องการจำเป็นแนวทางการ ดำเนินงานให้บริการ เท่ากับ	0.810					

จากตารางที่ 34 สรุปได้ว่าผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR ใช้ฟลีส แคปปา (Fleiss Kappa) พบว่าค่าความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง วิทยาลัยศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมาก ค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.810 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุด ค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.826 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุด ค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.733 และด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุด ค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.804

โดยสามารถสรุปผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ได้ดังภาพที่ 13



ภาพที่ 13 สรุปผลการศึกษาคือความต้องการจำเป็นทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตรถไฟฟ้าเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

จากภาพที่ 13 สรุปผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการวิเคราะห์ผลโดยใช้เทคนิคการประยุกต์วิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research) และใช้สถิติฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) ในการหาค่าความสอดคล้องของความคิดเห็นสามารถจำแนกออกเป็นรายด้านหลักจำนวน 3 ด้าน รายด้านย่อยจำนวน 8 ด้าน ประกอบด้วยแนวทางย่อยจำนวน 23 แนวทาง ดังนี้ 1) ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีแนวทางหลักทั้งหมด 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้านเศรษฐกิจ โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 4 แนวทาง คือ การสร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ, คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น, การส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น
2. ด้านกาขนส่ง โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 2 แนวทาง คือ ลดต้นทุนในการขนส่งและเกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ
3. ด้านความปลอดภัย โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 2 แนวทาง คือ รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง และรถไฟความเร็วสูงขึ้นคันแข่งไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต

2) ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีแนวทางหลักทั้งหมด 2 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 2 แนวทาง คือ การเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ และราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ
2. ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์ โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 4 แนวทาง คือ เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่, รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ และชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่
3. ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีแนวทางหลักทั้งหมด 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 1 แนวทาง คือ ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สตง.) คอยตรวจสอบ
2. ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 2 แนวทาง คือ ประหยัดเวลาในการเดินทาง
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน โดยมีแนวทางย่อยทั้ง 7 แนวทาง คือ การออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน, ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์, ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน, สร้างรั้วกันค้ำึงความปลอดภัยของสัตว์, และติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหิน มีขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย 5 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนที่ 1 จากการประยุกต์ (Netnography) สังเคราะห์วีดิทัศน์และเว็บไซต์ต่าง ๆ เนื่องจากข้อมูลส่วนมากอยู่ในเว็บไซต์ ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาแนวคิดทฤษฎีและการวิจัยเอกสาร เพื่อให้ได้สารสนเทศเกี่ยวกับความต้องการจำเป็นและแนวทางการให้บริการ ขั้นตอนที่ 3 การวิจัยอนาคตแบบ EDFR เพื่อให้ได้แนวทางที่สามารถเป็นไปได้โดยผู้วิจัยคัดเลือกความเป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป กล่าวคือ ความเป็นไปได้อาจมีค่ามัธยฐาน ตั้งแต่ 3.5 ขึ้นไป และความเป็นไปได้อาจมีความสอดคล้องกันของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ที่มีค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.5 ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของความต้องการจำเป็นกับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) และขั้นตอนที่ 5 วิเคราะห์สรุป เขียนภาพอนาคต และนำเสนอ โดยผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิจัยตามลำดับคือ สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

1. สรุปผลการวิจัย

1.1 สรุปผลการศึกษาจากประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวีดิทัศน์

สรุปได้ว่า ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน มีการศึกษาจำนวน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ โดยศึกษาจากเว็บไซต์ผู้จัดการ Online และไทยพับลิก้า ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ โดยศึกษาจากเว็บไซต์วีดิทัศน์รถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3 และทีมพาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ โดยศึกษาจากผู้จัดการ Online และประชาชาติธุรกิจ

1.2 สรุปผลการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและการวิจัยเอกสาร

ผู้วิจัยศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา จำแนกประเด็นและกำหนดขอบเขตแนวทางการความต้องการจำเป็น

ออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ ด้านความคาดหวังการให้บริการ และด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงาน นำมารวมเป็นกรอบสัมภาษณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญและใช้เป็นกรอบในการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหลักแบบมีโครงสร้าง (การทำ EDFR ครั้งที่ 1) แนวทางความต้องการจำเป็นออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ ประกอบด้วยกัน 3 ด้าน ด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่ง และด้านความปลอดภัย

ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีความคาดหวังการให้บริการประกอบด้วยกัน 2 ด้าน ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว และด้านการสื่อสาร, ประชาสัมพันธ์

ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีความกังวลด้านการให้บริการประกอบด้วยกัน 3 ด้าน ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน

1.3 สรุปผลการวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ หรือ EDFR รอบที่ 1

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหลักจำนวน 17 ท่าน ก่อนการสัมภาษณ์ผู้วิจัยได้สอบถามถึงแนวทางหลักทั้ง 3 ด้านว่าผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยหรือไม่อย่างไร ผลคือผู้เชี่ยวชาญ 15 ท่าน เห็นว่าแนวทางทั้ง 3 ด้าน ครอบคลุมทุกด้านของความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ส่วนอีก 2 ท่าน เห็นว่าค่อนข้างครอบคลุม ผลการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ 17 ท่าน ในกระบวนการวิจัยอนาคตแบบ EDFR รอบแรกสามารถสรุปเป็นรายด้าน 3 ด้านได้ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ประกอบด้วยแนวทางย่อย 3 ด้าน คือ

ด้านเศรษฐกิจ ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 11 แนวทาง คือ 1. กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น 2. ขยายความเป็นเมือง 3. มีการจ้างงานในท้องถิ่น 4. ส่งเสริมการท่องเที่ยว 5. ใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน 6. คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น 7. ประชาชนในท้องถิ่นมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น 8. ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ให้มีมูลค่าสูงขึ้น 9. สร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ 10. ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ 11. การรถไฟมีรายได้เพิ่มขึ้น

ด้านการขนส่ง ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. ลดต้นทุนในการขนส่ง 2. เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ 3. ประหยัดเวลาในการขนส่ง 4. ลดความเสียหายของสินค้า

ด้านความปลอดภัย ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 3 แนวทาง คือ 1. รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง 2. รถไฟความเร็วสูงจีนคันเชิงไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต 3. รถไฟมีความปลอดภัยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ

ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีความคาดหวังการให้บริการ ประกอบด้วยแนวทางย่อย 2 ด้าน คือ

ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. สามารถจองผ่านออนไลน์ 2. เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ 3. ระบบเก็บค่าโดยสารควรเป็นระบบเดียวกันกับ BTS และ MRT 4. ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ

ด้านการสื่อสาร, ประชาสัมพันธ์ ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 7 แนวทาง คือ 1. ทำการประชาสัมพันธ์ต่อผู้รับบริการอย่างทั่วถึง 2. ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบว์ชัวร์ วิดีทัศน์ เว็บไซต์โครงการ 3. ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการต่อประชาชนในพื้นที่ 4. เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 5. จัดประกวดแนวคิด การออกแบบสถานี 6. รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ 7. ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่

ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีความกังวลด้านการให้บริการ ประกอบด้วยแนวทางย่อย 2 ด้าน คือ

ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. รัฐบาลมีเงินลงทุนไม่เพียงพอ 2. กู้เงินลงทุนจากต่างประเทศ 3. ควรมีการตรวจสอบทุกขั้นตอนระหว่างการดำเนินงาน 4. ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สดง.) คอยตรวจสอบ

ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. ใช้เวลานานในการ คืบทุน 2. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ 3. ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน 4. ประหยัดเวลาในการเดินทาง

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน ผู้เชี่ยวชาญ มีความเห็นว่าแนวทางความต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ มีจำนวน 12 แนวทาง คือ 1. ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส และลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถาน 2. เพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ 3. ลดความ

สูญเสียด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน, เชื้อเพลิง 4. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว 5. ลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ 6. ลดปัญหาฝุ่น คิวพิษ 7. ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์ 8. ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน 9. สร้างรั้วกันค้ำึงความปลอดภัยของสัตว์ 10. บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป 11. ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

1.4 สรุปผลการวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญรอบที่ 2 โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ หรือ EDFR รอบที่ 2

ผลการวิเคราะห์แนวโน้มที่เป็นไปได้ของความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูง กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้วยกระบวนการวิจัยอนาคตแบบ EDFR รอบสอง จากผู้เชี่ยวชาญ 17 ท่าน โดยการตอบแบบสอบถามซึ่งมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ช่วงคะแนน วิเคราะห์ข้อมูลได้จากแบบสอบถามเพื่อหาค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range หรือ $Q3-Q1$) เป็นรายชื่อเพื่อพิจารณาเลือกแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากขึ้นไป กล่าวคือ แนวโน้มที่มีค่ามัธยฐานตั้งแต่ 3.5 ขึ้นไป และเป็นแนวโน้มที่มีความสอดคล้องกันของความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.5 เป็นแนวทางที่มีค่าความถี่ร้อยละ 85 ขึ้นไป และได้วิเคราะห์ข้อมูลรายด้านสรุปประมาณค่าแนวโน้มที่เป็นไปได้ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ระดับมากขึ้นไป มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และมีแนวทางเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด ประกอบด้วยแนวทางย่อย 3 ด้าน ซึ่งทั้ง 3 แนวทาง มีความสอดคล้องทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่ง และด้านความปลอดภัย โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 8 แนวทาง จากแนวโน้มทั้งหมด 18 แนวทาง มีรายละเอียดดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 4 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 11 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุดมีจำนวน 6 แนวทาง คือ 1. กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น 2. มีการจ้างงานในท้องถิ่น 3. ส่งเสริมการท่องเที่ยว 4. คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น

ด้านการขนส่ง มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 2 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 4 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุดมีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ลดต้นทุนในการขนส่ง 2. เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

ด้านความปลอดภัย มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 2 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 3 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางต้องการจำเป็นที่มีโอกาส

เป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุดมีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง 2. รถไฟความเร็วสูงจีนคันขงไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต

ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ระดับมากขึ้นไป มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทาง ที่มีแนวทางเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด ประกอบด้วยแนวทางย่อย 2 ด้าน ซึ่งทั้ง 2 แนวทาง มีความสอดคล้องทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย 2 ด้าน คือ ด้านด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว และด้านการสื่อสาร,ประชาสัมพันธ์ โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 6 แนวทาง จากแนวโน้มทั้งหมด 11 แนวทาง มีรายละเอียดดังนี้

ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 2 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 4 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางต้องการจำหน่ายที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ 2. ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ

ด้านการสื่อสาร,ประชาสัมพันธ์ มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 4 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 7 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางต้องการจำหน่ายที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีจำนวน 4 แนวทาง คือ 1. ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบว์ชัวร์ วิดีทัศน์ เว็บไซต์โครงการ 2. เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 3. รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ 4. ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่

ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้ระดับมากขึ้นไป มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทาง ที่มีแนวทางเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด ประกอบด้วยแนวทางย่อย 3 ด้าน ซึ่งทั้ง 2 แนวทาง มีความสอดคล้องทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย 3 ด้าน คือ ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 10 แนวทาง จากแนวโน้มทั้งหมด 19 แนวทาง มีรายละเอียดดังนี้

ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 1 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 4 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าแนวทางต้องการจำหน่ายที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และ

เป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีจำนวน 1 แนวทาง คือ 1. ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สตง.) คอยตรวจสอบ

ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 2 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 4 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่า แนวทางต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีจำนวน 2 แนวทาง คือ 1. ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน 2. ประหยัดเวลาในการเดินทาง

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน มีแนวทางความเป็นไปได้จำนวนทั้งสิ้น 6 แนวทาง จากแนวทางทั้งหมด 11 แนวทาง โดยผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่า แนวทางต้องการจำเป็นที่มีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีความเห็นสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และเป็นแนวทางที่เป็นไปได้ในระดับมากที่สุด มีจำนวน 7 แนวทาง คือ 1. ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส และลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน 2. ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์ 3. ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน 4. สร้างรั้วกันคาน้ำความปลอดภัยของสัตว์ 5. บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป 6. ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

1.5 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาของด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการ กับเทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ และสถิติใช้ฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa)

ผู้วิจัยนำแนวทางความต้องการจำเป็นให้บริการซึ่งได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนที่ 2 การทำ EDFR ไปสร้างเป็นแบบสอบถามและส่งให้ผู้ให้ข้อมูลหลักอีก 5 ท่านทำแบบสอบถาม โดยคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักแบบเจาะจง (Purposive Sampling) และใช้สถิติฟลีสแคปปา (Fleiss Kappa) ในการหาค่าความเชื่อมั่น ของแนวทางความต้องการจำเป็นให้บริการ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ และด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ และผลลัพธ์ ซึ่ง ประกอบด้วยแนวทางจำนวน 8 ด้าน และแนวทางย่อยจำนวน 23 แนวทาง ผลการวิจัยพบว่า ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 5 ท่านมีความเห็นสอดคล้องในระดับมาก โดยมีค่า FleissKappa เท่ากับ 0.810 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุดค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.826 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุด ค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.733 และด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ มีค่าความสอดคล้องอยู่ในระดับมากที่สุด ค่า Fleiss Kappa เท่ากับ 0.804

1.6 ภาพอนาคต

ผลวิจัยการการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูง ภูมิภาคศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน มีประเด็นข้อค้นพบที่สำคัญซึ่งนำมาอภิปรายผลได้ดังภาพอนาคตที่ 14 ดังนี้



ภาพที่ 14 ภาพอนาคตความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟความเร็วสูง ภูมิภาคศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

2. การอภิปรายผล

ผลวิจัยการศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน มีแนวทางข้อค้นพบที่สำคัญโดยจำแนกประเด็นและกำหนดขอบเขตแนวทางการความต้องการจำเป็นออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการด้านความคาดหวังการให้บริการและแนวทางดำเนินการ ด้านความกังวลด้านการให้บริการและแนวทางดำเนินการ ประกอบด้วยองค์ประกอบย่อยจำนวน 8 ข้อ ดังนี้

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ผู้วิจัยพบว่า ความต้องการจำเป็นแนวทางการให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ประกอบด้วย 3 ด้าน โดยด้านที่มีโอกาสเป็นไปได้สูงที่สุด ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องสูงที่สุด และแนวทางที่อยู่ในระดับสูงที่สุดคือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่ง และด้านความปลอดภัยตามลำดับ

ด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 4 แนวทาง โดยทุกแนวทางมีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญต่อการดำเนินงานการให้บริการคือ การสร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น การส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิภาดา วรณวิเศษ (2556) ที่ศึกษาเรื่องรัฐบาลชุดปัจจุบันจึงเห็นควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน และเป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) พบว่า การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น เดินทางด้วยความรวดเร็วแต่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากกว่าการเดินทางทางเครื่องบิน ลดความแออัดของการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ และเพิ่มการพัฒนาของพื้นที่รอบ ๆ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงและสอดคล้องกับผลการวิจัยของสุวัฒน์ วาณิสบุตร (ม.ป.ป.) ผลจากการศึกษาเรื่องรถไฟฟ้าความเร็วสูง: การพัฒนาสำหรับคนไทยในศตวรรษที่ 21 พบว่าการนำระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาดำเนินการในประเทศไทยในสายทางที่มีความเหมาะสมในทางเศรษฐกิจ ในการการเงินและในด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม จึงเป็นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนไทยยุคศตวรรษที่ 21 และจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อก้าวเข้าสู่ความเป็นสากลทัดเทียมกับประเทศที่พัฒนาแล้วอื่น ๆ อันเป็นเครื่องชี้ให้เห็นวิสัยทัศน์ของชนรุ่นปัจจุบันที่เตรียมการไว้สำหรับชนรุ่นหลัง เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อเนื่องไปในอนาคต

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่าที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องมาจากการขยายตัวของเมืองจะช่วยทำให้การท่องเที่ยวภายในประเทศไทยมีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ดังนั้นหากโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน เกิดขึ้นจริงจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว

ภาคใต้ตอนบน ซึ่งการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้เข้าประเทศไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจการผลิตสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้องเกิดการขยายตัว ทั้งยังก่อให้เกิดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ซึ่งเป็นผลทำให้มีธุรกิจเกิดขึ้น ดังเช่น ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจด้านอาหารและอุตสาหกรรมผลิตของที่ระลึก ก่อให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ และยังสามารถสร้างแรงดึงดูดในการลงทุนจากต่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอาเซียนซึ่งมีความน่าสนใจในการลงทุน

ด้านการขนส่ง ประกอบด้วย 2 แนวทาง โดยแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดคือ เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ ภาวัต ตั้งตรงจิต (2551) ที่ศึกษาการพัฒนาาระบบขนส่ง ศึกษาเฉพาะกรณีระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พบว่าการพัฒนาเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟกับระบบคมนาคมอื่น ๆ และรูปแบบการพัฒนาเชื่อมโยงระบบการขนส่งของประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านที่เหมาะสม คือ การเชื่อมต่อการขนส่งกับสหภาพพม่า และเวียดนาม และการขนส่งของการรถไฟฯ ด้านการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร และการกำหนดเส้นทางมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาเชื่อมต่อฐานการผลิต การพัฒนาเทคโนโลยีบริการ การพัฒนาสถานีรถไฟ การเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น ๆ และการเชื่อมต่อระบบการขนส่งการเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน มีผลต่อการพัฒนาสถานีรถไฟด้วย เพราะการเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนระหว่างภูมิภาค

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องมาจากการเกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศลาว ประเทศพม่า และประเทศมาเลเซีย จึงอยู่ในสถานะของการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียได้ ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาประเทศจึงเป็นนโยบายที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญเพื่อเป็นการสร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจากต่างประเทศ และการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค ดังนั้นประเทศไทยควรมีความจำเป็นที่การรถไฟต้องดำเนินการจัดเตรียมความพร้อมของสถานีและปรับเปลี่ยนรถไฟธรรมดาเป็นรถไฟความเร็วสูงที่ได้มาตรฐานเพื่อรองรับการขนส่งในอนาคต

ด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย 3 แนวทาง โดยแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดคือ รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง เนื่องจากรถไฟมีความปลอดภัยสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางแบบอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับผลวิจัยของ มัชฌิมา อุดมศิลป์ (2559) ที่ศึกษาการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกสู่ประชาคมอาเซียน:

พันธกิจที่ต้องทบทวน พบว่าในความปลอดภัยของการเดินทางท่องเที่ยว เป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นสิ่งแรกและจุดเริ่มต้นในการเดินทาง

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องจากการท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นได้ ต้องเกิดจากการเดินทาง เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทั่วโลก รวมไปถึงประเทศไทยกำลังเผชิญ ซึ่งเป็นหน้าที่ของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงเท่านั้น ในฐานะที่หน่วยงานทางการท่องเที่ยวก็ควรมีส่วนในการเกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันแก้ไขให้บรรลุเป้าหมาย ทั้งนี้รัฐบาลได้วางแผนโครงการรถไฟความเร็วสูงโดยจะร่วมลงทุนกับประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงซึ่งคันเร่งมีความปลอดภัยสูงและไม่เคยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จะทำให้ผู้มาใช้บริการเกิดความมั่นใจในการเดินทางที่มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

ด้านที่ 2 ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ผู้วิจัยพบว่า ด้านความคาดหวังการให้บริการและแนวทางการดำเนินการให้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ หัวหิน ประกอบด้วย 2 ด้าน โดยด้านที่มีโอกาสเป็นไปได้สูงที่สุด ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องสูงที่สุด และแนวทางที่อยู่ในระดับสูงที่สุดคือ ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว และด้านการสื่อสาร, ด้านประชาสัมพันธ์ ตามลำดับ

ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว ประกอบด้วย 4 แนวทาง โดยแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดคือ ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิกานดา วรณวิเศษ (2556) ที่ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยพบว่าเมื่อศึกษาสัดส่วนของราคาในการเดินทางโดยเครื่องบินเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงของเส้นทางในยุโรป จะเห็นว่าราคาในการเดินทางโดยเครื่องบินจะสูงกว่าราคาของการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงเฉลี่ยร้อยละ 50 ของทุกเส้นทาง

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องจากรถไฟมีต้นทุนที่ถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ และผู้ใช้บริการยังสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่าการขนส่งเครื่องบิน แต่ในปัจจุบันการรถไฟยังขาดทุน ซึ่งแม้การบริการเดินรถเชิงสังคมจะได้รับเงินสนับสนุนจากทางภาครัฐแต่ไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มอื่น ๆ ที่สามารถสร้างกำไรได้เลย ดังนั้นวิธีที่จะสร้างรายได้เพิ่มให้การรถไฟความเร็วสูงในอนาคตได้นั้นคือ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่บริการต่าง ๆ สำหรับกลุ่มเป้าหมายที่ซื้อตั๋วโดยสารให้เกิดความรู้สึกที่อยากจะมาใช้บริการของการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นก่อนที่จะไปสู่การมีบริการใหม่ ๆ เพื่อดึงดูดกลุ่มผู้โดยสารที่มีกำลังซื้อนั้น การให้บริการขั้นพื้นฐานจำเป็นอย่างมากที่การรถไฟจะต้องได้รับการปรับปรุงให้ถึงระดับมาตรฐานที่กลุ่มคนที่จะหันมาเป็นผู้โดยสารในอนาคตนั้นพึงพอใจเสียก่อน และการจัดทำแนวทางการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟให้มีความเชื่อมโยงกับการสร้างรายได้และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน นำไปสู่การเตรียมองค์ความรู้และเตรียมพร้อมต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางอื่น ๆ อีกด้วย

ด้านประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย 7 แนวทาง โดยทุกแนวทางมีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญต่อการดำเนินงานการให้บริการ คือ คือ เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ และชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหาร และต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐธา เกิดทรัพย์ (2549) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนแม่บทชุมชน ศึกษากรณี : ตำบลท่าแค อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง พบว่า 1. การมีส่วนร่วมในกระบวนการแผนยุทธศาสตร์เทศบาลเมืองลาดสวายเปรียบเทียบกับเทศบาลเมืองบึงยี่โถ ได้แก่ 1) การมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ เทศบาลเมืองลาดสวายมีส่วนร่วมโดยมีการทำประชาคม เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมโดยมีการจัดประชุมของคณะผู้บริหารและคณะกรรมการตัวแทนชุมชนเพื่อเสนอสภาพปัญหาและความต้องการของชุมชน 2) การมีส่วนร่วมในกระบวนการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เทศบาลเมืองลาดสวาย ไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้ เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมโดยนำแผนที่จัดลำดับความต้องการก่อน-หลังก่อนแล้วไปสอบถามตัวแทนประชาชนก่อนนำแผนไปสู่การปฏิบัติ และ 3) การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินแผน เทศบาลเมืองลาดสวายมีส่วนร่วมโดยแต่งตั้งคนของตัวเองไม่มีตัวแทนภาคประชาชน เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมโดยมีการทำแบบประเมิน แบบสำรวจ และแบบสัมภาษณ์ให้ชุมชนหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องประเมินผลการดำเนินงานและนำมาปรับปรุงพัฒนาต่อไป 2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในกระบวนการแผนยุทธศาสตร์เทศบาลเมืองลาดสวายกับเทศบาลเมืองบึงยี่โถ ประกอบไปด้วย 1) ปัจจัยด้านความต้องการ 2) ปัจจัยด้านทัศนคติ 3) ปัจจัยด้านการรับรู้ และ 4) ปัจจัยด้านแรงจูงใจ

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เป็นโอกาสที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะได้รับทราบข้อมูล และได้แสดงความคิดเห็นหรือให้ข้อเสนอแนะ เพื่อใช้ประกอบในผลการศึกษาให้โครงการเกิดประโยชน์ต่อส่วนร่วมได้อย่างสูงสุด ดังนั้นโครงการรถไฟความเร็วสูงควรเชิญผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ของโครงการมารับฟังผลการประชุมมาหาแนวทางแก้ไขและเสนอแนวทางเพื่อการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะดำเนินการในอนาคต และรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อได้ข้อตกลงร่วมกันแล้วจะนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เสนอต่อที่ประชุมเพื่อพิจารณาแผน และบรรจุเป็นแผนที่จะนำไปปฏิบัติ พร้อมทั้งมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องรับทราบอย่างทั่วถึง

ด้านที่ 3 ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ผู้วิจัยพบว่าด้านมีความกังวลด้านการให้บริการประกอบด้วย 3 ข้อ โดยด้านที่มีโอกาสเป็นไปได้สูงที่สุด ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องสูงที่สุด และแนวทางที่อยู่ในระดับสูงที่สุดคือ ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน ตามลำดับ

ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ ประกอบด้วย 4 แนวทาง โดยแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดคือ ความโปร่งใสของรัฐบาลควรมี (สตง.) คอยตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ อัญญา วงศ์สว่าง (2559) แนวทางการระดมทุนเพื่อสนับสนุนโครงการความร่วมมือด้านรถไฟไทย - จีน พบว่าควรจัดให้มีระบบการติดตามและประเมินผล การดำเนินโครงการ เพื่อให้กระทรวงการคลัง และหน่วยงานเจ้าของโครงการสามารถติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการเพื่อลดความเสี่ยงจากการที่ต้นทุนโครงการจะเพิ่มขึ้นจากการดำเนินการล่าช้า และลดต้นทุนการกู้เงินควบคู่กันด้วย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัชชนม์ สนศิริ (2555) ที่ศึกษาเรื่องการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟความเร็วสูงเส้นทางสถานีรถไฟฟ้ามหานคร พบว่า จากการวิเคราะห์ทางการเงินที่ผ่านมามีรูปแบบที่เป็นไปได้ในการลงทุนขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการรถไฟความเร็วสูงสถานีที่ชลบุรีนั้นพบว่า การที่จะคุ้มค่านำลงทุนนั้นจะต้องมีผู้มาใช้บริการตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไปของผู้มาใช้บริการขนส่งหลักเนื่องจากมีมูลค่าทางการเงินเทียบเท่าปัจจุบันเป็นบวกและทำให้เกิดสภาพคล่องในโครงการได้

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมีขนาดใหญ่ของภาครัฐที่รัฐต้องรับภาระในการลงทุนโดยการระดมทุน โดยการระดมทุนภายในประเทศ ดังนั้นโดยโครงการรถไฟความเร็วสูงจะต้องมีความพร้อมในการดำเนินโครงการ และบรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณเพื่อไม่ให้โครงการรถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ที่ไม่มีความพร้อมมาใช้กรอบวงเงินกู้ตามกฎหมายที่มีจำกัดในแต่ละปี โดยจะต้องพิจารณาหาแนวทางการระดมทุนอื่น ๆ ที่เหมาะสมกับโครงการ เช่น การระดมผ่านกองทุนโครงสร้างพื้นฐานหรือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในรูปแบบ Private Public Partnership – PPP

ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ ประกอบด้วย 4 แนวทาง โดยแนวทางที่มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดคือ ประหยัดเวลาในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วิภาดา วรรณวิเศษ (2556) ที่ศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย พบว่าการประหยัดเวลาในการเดินทางการมีรถไฟความเร็วสูงทำให้เกิดการประหยัดเวลามาก โดยได้มีการศึกษามูลค่าของเวลาที่ประหยัดได้ (Value of Time Saving) ในประเทศอังกฤษ ซึ่งพบว่ามูลค่าของเวลาขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการเดินทาง การเดินทางเพื่อธุรกิจจะมีมูลค่าของเวลาสูงถึง 40 ปอนด์ต่อชั่วโมง ในขณะที่การเดินทางเพื่อพักผ่อนมีมูลค่าของเวลาเพียง 4.46 ปอนด์ต่อชั่วโมง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สราวุธ สดเสมอ (2558) ที่ศึกษาเรื่องความต้องการสินค้าและบริการในเส้นทางและสถานีโครงการรถไฟความเร็วสูง ของประชาชนที่คาดว่าจะเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงในเขตกรุงเทพมหานคร จากผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการเดินทางที่มีผลต่อความต้องการสินค้าและบริการในเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟ

ความเร็วสูง คือ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ทั้งนี้เนื่องมาจากว่า ผู้ที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน จะมีความต้องการ รวมถึงความเร่งรีบในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยพบว่า ผู้ที่มีความเร่งรีบหรือมีระยะเวลาที่จำกัดในการเดินทางมากกว่า จะมีความต้องการสินค้าและบริการประเภทต่าง ๆ ในเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟความเร็วสูงมากกว่าผู้ที่มีเวลาในการเดินทางโดยไม่ต้องเร่งรีบไปให้ถึงทันกำหนดเวลา โดยสาเหตุที่ผู้ที่มีระยะเวลาจำกัดในการเดินทางเป็นผู้ที่มีความต้องการสินค้าและบริการประเภทต่าง ๆ ในเส้นทางผ่านและสถานีรถไฟความเร็วสูงในระดับมาก เนื่องจากการที่มีสินค้า หรือบริการคอยให้บริการระหว่างการเดินทางจะช่วยให้บุคคลเหล่านั้นสามารถทำกิจกรรมต่าง ๆ ในการดำเนินชีวิตได้อย่างรวดเร็ว สะดวกสบายขึ้น

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เพราะว่าการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงไม่มีปัญหาเรื่องของรถติดจึงทำให้ใช้เวลาในเดินทางที่ไม่นาน สามารถนำเวลาที่เหลือไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้ เดินทางที่ใช้เวลาน้อยลงจะช่วยลดต้นทุนค่าเสียโอกาส จากการใช้เวลาไปทำกิจกรรมอื่นที่สร้างรายได้หรือให้ประโยชน์สูงกว่า ดังนั้นโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต้องรักษาเรื่องความตรงเวลาเป็นสำคัญ จะเป็นอีกแรงจูงใจที่ทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟความเร็วสูงซึ่งตรงต่อเวลามากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และยังช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และท้องถิ่น ช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 11 แนวทาง โดยทุกแนวทางมีโอกาสเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญต่อการดำเนินงานการให้บริการ การออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน, ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์, ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน, สร้างรั้วกันค้ำบังความปลอดภัยของสัตว์, และติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (2556) ที่ศึกษารถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย: บทเรียนสำหรับประเทศไทย พบว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคม โดยประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเสียงและการสั่นที่เข้มงวด รถไฟชินคันเซ็นยังได้รับการพัฒนาให้สามารถวิ่งโดยมีเสียงที่ต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ทั้งการพัฒนาตัวรถไฟให้มีน้ำหนักเบา และพัฒนาล้อ ที่กันเสียง ขึ้นส่วนต่าง ๆ และราง เพื่อช่วยในการควบคุมเสียง สำหรับประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รถไฟความเร็วสูงลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่ารถยนต์และเครื่องบิน รถไฟชินคันเซ็นสามารถปฏิบัติตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม และมีการพัฒนาโมเดลรถไฟทำให้การใช้พลังงานลดลงทุก ๆ ปี ตัวอย่างเช่นรถไฟชินคันเซ็นรุ่น N700 ใช้พลังงานน้อยกว่ารถไฟรุ่นเริ่มแรกถึงร้อยละ 32 สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงของไทยให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมในหลายประเด็น เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่แนวเส้นทางรถไฟผ่านชุมชน การสร้าง

สะพานหรือท่อลอดเพื่อมิให้รางรถไฟปิดกั้นการระบายน้ำในพื้นที่ที่ทางรถไฟพาดผ่าน การสร้างทางเชื่อมหรือทางลอดเพื่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชนระหว่าง

ทั้งนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ที่ปรากฏเช่นนี้เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีระเบียบและมีความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นอย่างมาก ดังนั้นเราควรเรียนรู้จากประเทศญี่ปุ่นที่สามารถพัฒนารถไฟและระบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองกับความต้องการที่เฉพาะเจาะจงกับบริบทและสภาพแวดล้อมของประเทศไทย รัฐบาลไทยควรมีการเตรียมการสำหรับการเรียนรู้และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นอันดับแรกในการก่อสร้าง และเมื่อเกิดโครงการรถไฟความเร็วสูงขึ้นในอนาคต ในการโดยสารด้วยรถไฟความเร็วสูงยังสามารถช่วยแก้ปัญหาการติด และลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์

3. ข้อเสนอแนะ

3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัย

ผู้บริหารควรนำผลจากการวิจัยมาศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน มาจัดทำข้อมูลสารสนเทศ เพราะถือว่ามีความจำเป็นต่อการวางแผน และการพัฒนาองค์กร การวิจัยความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานทำให้สามารถกำหนดเป้าหมายของหน่วยงาน กำหนดระดับความสำเร็จที่มุ่งหวัง และกำหนดแนวทางการใช้ทรัพยากรหรือปัจจัยในการทำงาน นอกจากนี้ยังสามารถชี้จุดบกพร่องหรือปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางการแก้ไข การวิจัยความต้องการจำเป็นจึงเป็นกิจกรรมสำคัญที่ขาดไม่ได้ในการวางแผนและพัฒนางาน และเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการตั้งแต่ก่อนเริ่มวางแผนงาน ระหว่างปฏิบัติงาน หรือหลังสิ้นสุดการทำงาน และข้อมูลที่ได้ยังสามารถใช้เป็นหลักเปรียบเทียบในการดำเนินงาน นำมาช่วยกำหนดวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานให้มีความชัดเจนตรงต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และมั่นใจได้ว่าวัตถุประสงค์ดังกล่าวสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคตได้อย่างแท้จริง ยกตัวอย่าง เช่น ผลงานวิจัยของณัฐฐา เกิดทรัพย์ (2549) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนแม่บทชุมชน ศึกษากรณี : ตำบลท่าแค อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร ซึ่งตรงกับด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการในเรื่องการสื่อสารประชาสัมพันธ์ เพราะเป็นสิ่งสำคัญในการวางแผนตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูง จนถึงผู้บริหารระดับล่าง และผู้มีส่วนร่วมในท้องถิ่น

3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การทำวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยอาจศึกษาความต้องการจำเป็นทั้งหมดใน 3 ด้าน โดยจะเจาะลึกในแต่ละด้าน เพื่อให้ทราบความต้องการจำเป็นอย่างชัดเจน ดังนี้

1. ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ควรศึกษาในด้านของเศรษฐกิจเพื่อศึกษาความคุ้มค่าจะเกิดขึ้นในอนาคต

2. ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ควรศึกษาในด้านของการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและชัดเจน

3. ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ ควรศึกษาในด้านของความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับว่าเมื่อสร้างเสร็จจะคุ้มค่าสำหรับการลงทุนหรือไม่ และนำข้อมูลที่ได้มาปรับใช้เพื่อสอดคล้องกับความต้องการจำเป็นในการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต



รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กัลยาณี แนวแห่งธรรม. (2559). “การศึกษาแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน.” *Veridian e-Journal, Silpakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ* 10, 3 (กันยายน - ธันวาคม): 226 - 238.
- กิตติ สุขสว่าง, วิภัส เลิศรัตนรังษี และวันปิยะ พลนรา. (2554). “การตรวจสอบความเหมาะสมเบื้องต้นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศไทย.” คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์.
- โกเมน จิรัญกุล. (2551). *เศรษฐศาสตร์ภาครัฐ (Economics of the Public Sector) เล่ม 1 (หน่วยที่ 1 - 4)*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ข่าวสดเศรษฐกิจ. (2560). *ถกชาวเมืองเพชรปรับแนวไฮสปีดสายใต้ กรุงเทพฯ - หัวหิน เลี่ยงเมือง*. เข้าถึงเมื่อ 16 ธันวาคม 2560. เข้าถึงได้จาก https://www.Khaosod.co.th/economics/news_493219.
- จุมพล พลภูธรชีวัน. (2551). “การวิจัยอนาคต.” *วารสารสมาคมการวิจัย* 13 (กุมภาพันธ์): 9-13.
- ฐานเศรษฐกิจ. (2558). *หัวหินเล็งสถานี ‘ไฮสปีดเทรน’ เตรียมปั้นแลนด์มาร์กแห่งใหม่*. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.thansettakij.com/2015/06/18/3779>.
- _____. (2559). *ซัดไฟความเร็วสูง‘กทม. - หัวหิน’ ผู้โดยสาร 1.3 หมื่นคน/วัน - ปลุดตก. ได้*. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.thansettakij.com/2016/11/24/114409>.
- ณัฐธา เกิดทรัพย์, วณิศา ศิริวรสกุล และปฐมชนก ศิริพัชระ. (2549). “ยุทธศาสตร์การจัดทำแผนพัฒนาชุมชนอย่างมีส่วนร่วมขององค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งหลวง อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี ปี 2549.” *สาขานโยบายและการวางแผนสังคม มหาวิทยาลัยทักษิณ.วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง*.
- ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์. (2540). “การปฏิรูปภาคราชการสู่สภาพที่พึงปรารถนา:ทำอย่างไรใครรับผิดชอบ.” *วารสารข้าราชการ* 42, 2 (มีนาคม - เมษายน): 24-43.
- ไททัศน์ มาลา. (2554). “การปกครองท้องถิ่นไทยในระยะเปลี่ยนผ่าน.” *วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์* 1, 2 (กรกฎาคม): 32-33.

- ไทยทริบูน. (2558). **ซีพี “จองไฮสปีดกรุงเทพฯ-ระยอง ไทยเบฟ” กรุงเทพฯ - หัวหิน.** เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.thaitribune.org/contents/detail/303?Content_id=10369.
- ไทยรัฐฉบับพิมพ์. (2559). **เดินหน้าลุยรถไฟความเร็วสูง.** เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.thairath.co.th/content/616115>.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2559). **รฟท. ประสบความสำเร็จ แก่จุดตัดรถไฟห้วยทรายเหนือ จ.เพชรบุรี.** เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.thairath.co.th/content/626874>.
- ธัญวัฒน์ รัตนศักดิ์. (2555). “การบริหารราชการไทย.” คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นคร จันทกร และ ยาวลักษณ์ สุนทรนนท์. (2554). **ปฐมเหตุรถไฟ.** ปทุมธานี: สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ.
- นันทพล กาญจนวัฒน์. (2556). “จากผลของการศึกษาเรื่อง องค์การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย.” คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บุญอ่อน. (2522). **เทคนิคการวิจัย.** พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: ครุปริทัศน์.
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2556). **รื้อ 400 หลังคาเรือนสร้างไฮสปีดเทรนพาดผ่าน 5 จังหวัด. กรุงเทพฯ - หัวหิน.** เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.prachachat.net/new_detail.php?newsid=1361805525.
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2556). **เวนคืน 900 ไร่ รื้อ 4,130 หลังเปียงแนวไฮสปีดเทรนกรุงเทพฯ - หัวหิน.** เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.Prachachat.net/news_detail.php?newsid=1387866527.
- ผู้จัดการ Online. (2556). **รถไฟความเร็วสูงสายใต้เสร็จปี 62 กรุงเทพฯ - หัวหินใช้เวลา 1 ชม.** เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2561. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9560000074399>.
- ภวัต ตั้งตรงจิต. (2551). “การพัฒนาระบบขนส่ง ศึกษาเฉพาะกรณีระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม.” สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย.
- มัชฌิมา อุดมศิลป์. (2559). “การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกสู่ประชาคมอาเซียน: พันธกิจที่ต้องทบทวน” **Veridian e - Journal, Silpakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ 9, 3 (กันยายน - ธันวาคม).**

- รายละเอียดรถไฟความเร็วสูง และรางคู่ในไทย. (2558). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <https://www.youtube.com/watch?v=SFWCKmJrf5g>.
- เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ. (2533). **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรัฐประศาสนศาสตร์**. กรุงเทพฯ: บพิธ.
- วิกานดา วรรณวิเศษ. (2556). “ความคาดหวังและรูปแบบความต้องการของการใช้บริการสาธารณะผ่านกระบวนการแนวความคิดการออกแบบบริการ เพื่อยกระดับการให้บริการรถไฟไทยให้ถึงระดับมาตรฐาน Topline report 2014.” 3, 12 (กรกฎาคม). สำนักวิชาการสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- วีดิทัศน์รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หัวหินประกอบสัมมนาครั้งที่ 3. (2556). **ลงทุนรถไฟความเร็วสูง: พลิกโฉมระบบขนส่งไทย**. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <https://www.youtube.com/watch?v=tLCvyUe-xmg&t=1s>.
- ศดรธรรม ประจักษ์. (2560). “ที่ศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยชุมชนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อเสริมสร้างเศรษฐกิจชุมชนจังหวัดนครราชสีมา.” **Veridian e - Journal, Silpakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ** 10, 2 (พฤษภาคม - สิงหาคม).
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. (2545). **องค์การและการจัดการ**. ฉบับมาตรฐานปรับปรุงใหม่. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2556). **การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค**. พิมพ์ครั้งที่ 1. รายงานที่ตีอาร์ไอ. 96, ตุลาคม.
- สรายุทธ์ สดเสมอ. (2558). **จากผลของการศึกษาเรื่องความต้องการสินค้าและบริการในเส้นทางและสถานีโครงการรถไฟความเร็วสูง**. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.” ฉบับที่ 2.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2556). เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.otp.go.th/index.php/site/index>.
- สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเพชรบุรี. (2559). **รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ตรวจสอบรางรถไฟความเร็วสูง เพื่อสำรวจและรับฟังแนวทางและข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดข้ามทางรถไฟ**. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าใจได้จาก http://nwnt.prd.go.th/centerweb/news/NewsDetail?NT0_1_NewsID=WNSOC5908180010120.

- สิทธิชัย เวศสุวรรณ. (2558). “ผลจากการศึกษาการประเมินความต้องการจำเป็นในการพัฒนา รูปแบบ การบริหารคุณภาพองค์กรในสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา.” วิทยานิพนธ์ปริญญา ดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ.
- สุวิมล ว่องวานิช. (2550). "การวิจัยประเมินความต้องการจำเป็น." เอกสารอัดสำเนา. ภาควิชาวิจัยและ จิตวิทยาการศึกษา คณะครุศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อนงค์นุช เทียนทอง. (2554). “การศึกษาผลกระทบของการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย.” **วารสารวิจัย มข. สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ (ฉบับ ธุรกิจและเศรษฐกิจ)** 11, 1: 32-44.
- อลิษา รูปสังข์. (2557). “การพัฒนาหลักสูตรการจัดการเชิงรุกสำหรับฝึกอบรมนักวิศวกรรุ่นใหม่.” สาขาวิชาการประกอบการ คณะวิทยาการจัดการ บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศิลปากร.
- อัญญา วงศ์สว่าง. (2559). **แนวทางการระดมทุนเพื่อสนับสนุนโครงการความร่วมมือด้านรถไฟ ไทย - จีน. สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการกระทรวงการต่างประเทศเทคนิคการจัดทำ แผนยุทธศาสตร์.** นนทบุรี: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ.
- เอกรัตน์ สุวรรณกุลม. (2557). “แนวโน้มพฤติกรรมที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสาร ชาวไทยเกี่ยวกับการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่.” สาขา การจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

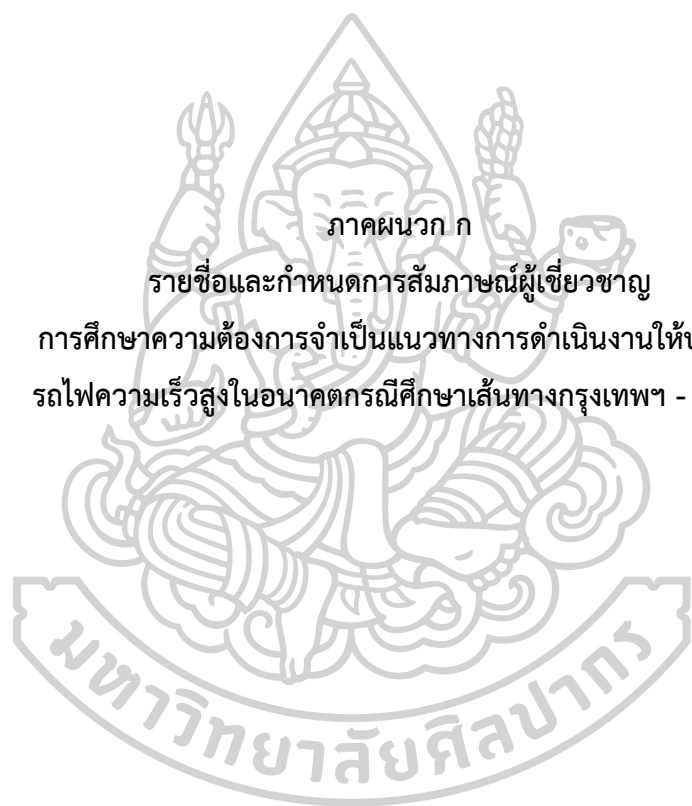
ภาษาต่างประเทศ

- Alpu, Ozlem. (2015). “A methodology for evaluating satisfaction with high-speed trainservices: A case study in Turkey.” **Transport Policy** 44, (November): 151-157.
- ASTV ผู้จัดการออนไลน์. (2556). **รถไฟความเร็วสูงสายใต้เสร็จปี 62 กรุงเทพฯ - หัวหินใช้เวลา 1 ชม. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560.** เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9560000074399>.
- Brookings. Henry, Nicholas. (1980). **Public Administration and Public Affairs.** Engle wood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, Inc.
- Fayol, H. (1949). **General and industrial management.** Washington, DC: Robert.
- Kaufman, R. and F. W. English. (1981). **Needs Assessment Concept and Application.** 3rd ed. United states of America: Education technology.
- Landis, J. R. and Koch, G. G. (1977). “An application of hierarchical kappa-type statistics in the assessment of majority agreement among multiple observers.” Accepted for Publication in Biometrics.

- Meng, Xuelei et al. (2016). “Train Service Network Optimization in View of Reducing Travel Time.” **Procedia Engineering** 137 (2016): 609-619.
- Mintzberg, Henry. (1994). **The Five P’s for Strategy**. California Management Review.
- Robbins and DeCenzo. (2004), **Certo**. (2003). Accessed February 16, 2017. Available from <http://www.gotoknow.org/posts/447935>.
- Schaer, Philipp, Philipp Mayr and Peter Mutschke. (2010). **Implication of inter-rater agreement on a student information retrieval evaluation**. Accessed December 2, 2016. Available from <http://search.proquest.com/docview/305305835/72A9246F0C54CD7PQ/1?accountid=50150>.
- Sommano, Chitnapa. (2556). **ต้นแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง กทม.-หัวหิน**. news. voicetv. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://news.voicetv.co.th/thailand/84543.html>.
- Thai PBS FRIEDRICH EBERT STIFTUNG. (2556). **ลงทุนรถไฟความเร็วสูง: พลิกโฉมระบบขนส่งไทย**. เข้าถึงเมื่อ 16 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก http://www.festhailand.org/web/media/Debate%20Show/high-speed-train_final.pdf.
- Thomas J. Peters and Robert H. Waterman, Jr. (2530). **In Search of Excellence**. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- Witkin, B. R. and J. W. Altschuld. (1995). **Planning and Conducting Needs Assessm.** Thound Oaks: sage. Publications.
- Zhang, Lei et al. (2017). “Propagation modeling for outdoor-to-indoor and indoor-to-indoor wireless links in high-speed train.” **Measurement** 110 (November): 43-52..



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

รายชื่อและกำหนดการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ
รถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

รายชื่อและกำหนดการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ
รถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

รายชื่อและกำหนดการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในกระบวนการวิจัยอนาคตแบบ EDFR

ชื่อสกุล	ตำแหน่ง ขณะดำเนินการวิจัย	กำหนดการสัมภาษณ์
1. นาย ประดิษฐ์ ปิ่นตบแต่ง	พชร.ธน	วันที่ 31 มีนาคม 2560 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ สำนักงานกองทุนบำเหน็จ บำนาญข้าราชการ
2. นาย จิรายุ เบญจางคจตุรงค์	ช.สชร.ภท1	วันที่ 21 เมษายน 2560 เวลา 10.30 – 11.30 น. ณ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย
3. นายภพพลพัชร ยามวัน	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน	วันที่ 29 สิงหาคม 2560 เวลา 13.30 – 14.30 น. ณ สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร
4. นายศุภฤกษ์ สุตยอตประเสริฐ	วิศวกรโยธา ชำนาญการ	วันที่ 6 กันยายน 2560 เวลา 13.30 – 14.30 น. ณ สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร
5. นายสมเดช แป้นกลัด	นายสถานี	วันที่ 21 ธันวาคม 2560 เวลา 10.30 – 11.00 น. ณ สถานีศาลายา
6. นางสาวกัญญารักษ์ จิตต์อุดมมงคล	พนักงานการเดินรถ 2	วันที่ 21 ธันวาคม 2560 เวลา 11.00 – 11.30 น. ณ สถานีศาลายา
7. นายสรายุทธ สามพี่น้อง	ลูกจ้างการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	วันที่ 21 ธันวาคม 2560 เวลา 11.30 – 12.00 น. ณ สถานีศาลายา

รายชื่อและกำหนดการสัมมนาผู้เชี่ยวชาญในกระบวนการวิจัยอนาคตแบบ EDFR (ต่อ)

ชื่อสกุล	ตำแหน่ง ขณะดำเนินการวิจัย	กำหนดการสัมมนา
8. นายวิชา สมบูรณ์สิน	พนักงานคุมประแจ (สถานีศาลายา)	วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เวลา 9.30 – 10.00 น. ณ สถานีศาลายา
9. นายเผด็จ ผากเจริญ	รองฝ่ายทรัพย์สิน	วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เวลา 10.10 – 11.30 น. ณ สถานีศาลายา
10. นายจิรายุ เบญจางคจตุรงค์	ช.สขร.กท1	วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เวลา 11.30 – 12.00 น. ณ สถานีศาลายา
11. นายณัฐพล บุญดิษฐ์	นายสถานี	วันที่ 7 มกราคม 2561 เวลา 9.30 – 10.00 น. ณ สถานีบางบำหรุ
12. นายภราดร บุญณรงค์	นายสถานี	วันที่ 7 มกราคม 2561 เวลา 10.00 – 10.30 น. ณ สถานีบางบำหรุ
13. นายอนุรักษ์ เตียนสุวรรณ	นายสถานี	วันที่ 7 มกราคม 2561 เวลา 11.00 – 11.30 น. ณ สถานีบางบำหรุ
14. นายกิตติ สุขสมพิช	พัสดุสขร.กท1	วันที่ 14 มกราคม 2561 เวลา 9.00 – 9.30 น. ณ สถานีบางบำหรุ
15. นายศรศิลป์ สุธมี	พนักงานคุมประแจ	วันที่ 14 มกราคม 2561 เวลา 10.00 – 10.30 น. ณ สถานีบางบำหรุ
16. นายจตุรงค์ คงชินศาสตร์	พร.ช.355/356	วันที่ 14 มกราคม 2561 เวลา 10.00 – 10.30 น. ณ สถานีบางบำหรุ
17. นายเอกนรา แยมแก้ว	พนักงานกัณฑ์รถ	วันที่ 14 มกราคม 2561 เวลา 11.00 – 11.30 น. ณ สถานีบางบำหรุ

รายชื่อและกำหนดการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
ในกระบวนการวิเคราะห์หาความสอดคล้องเชิงเนื้อหาโดยใช้ Fliess Kappa

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่งขณะดำเนินการวิจัย
1. ดร.ธงชัย ทองมา	อาจารย์ คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยสวนสุนันทา
2. ดร.พงศธร ลิมปนเวทย์สกุล	ธุรกิจส่วนตัว
3. ดร.พิเชษฐ คุณาธรรมรักษ์	ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
4. นายธนพล จรัลวงษ์วงศ์	หัวหน้ากลุ่มกำกับการณ์ขนส่งทางราง
5. นายพลิชฐ์ ศักดิ์วานิชกุล	หัวหน้าแผนกจัดหาเงินกู้ ระดับ 9



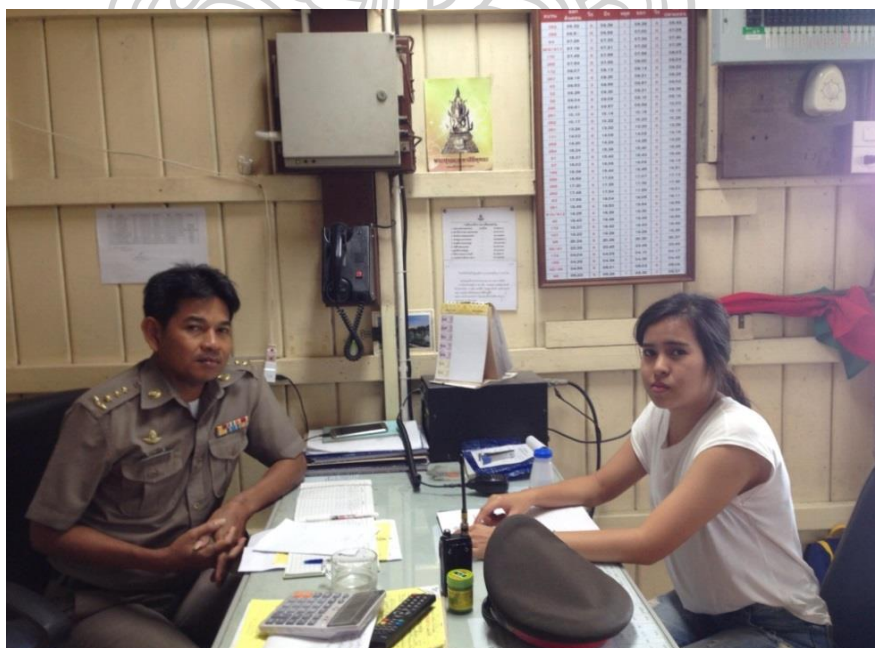


ภาคผนวก ข

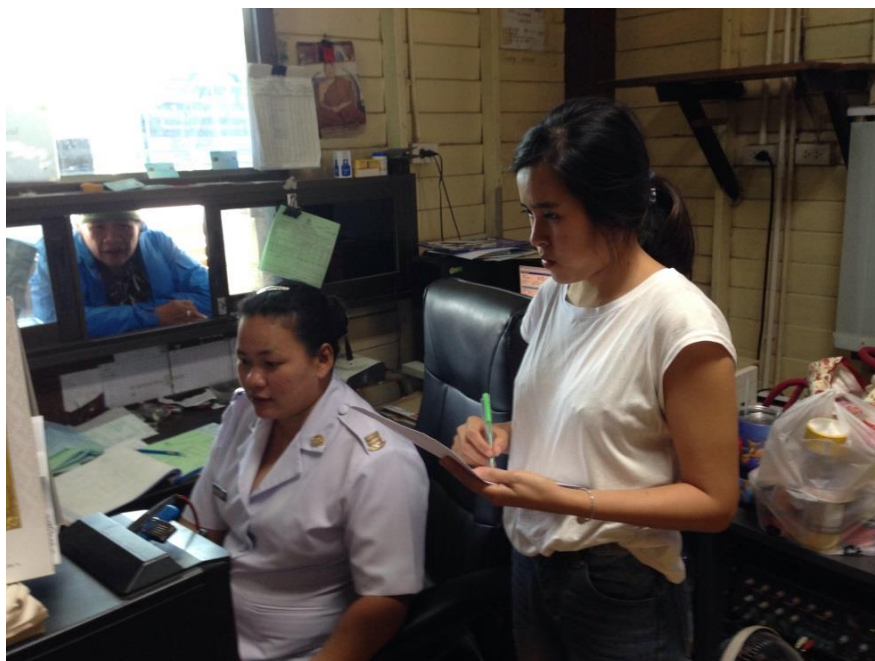
ภาพตัวอย่างบางส่วนของการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ



ภาพที่ 1 การสัมภาษณ์ นายภพพลพัชร ยามวิน
ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผน วันที่ 29 สิงหาคม 2560



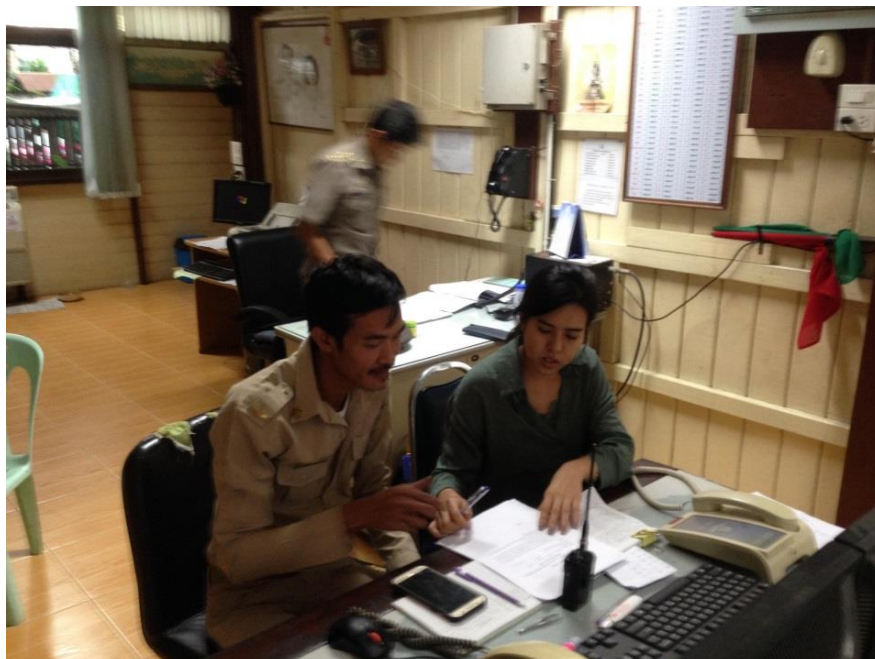
ภาพที่ 2 การสัมภาษณ์ นายสมเดช แป้นกลัด
ตำแหน่ง นายสถานี (การรถไฟแห่งประเทศไทย) วันที่ 21 ธันวาคม 2560



ภาพที่ 3 การสัมภาษณ์ นางสาวกัญญารักษ์ จิตต์อุดมมงคล
ตำแหน่ง พนักงานการเดินรถ2 (การรถไฟแห่งประเทศไทย) วันที่ 21 ธันวาคม 2560



ภาพที่ 4 การสัมภาษณ์ นายสรายุทธ สามพี่น้อง
ตำแหน่ง พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟแห่งประเทศไทย) วันที่ 21 ธันวาคม 2560



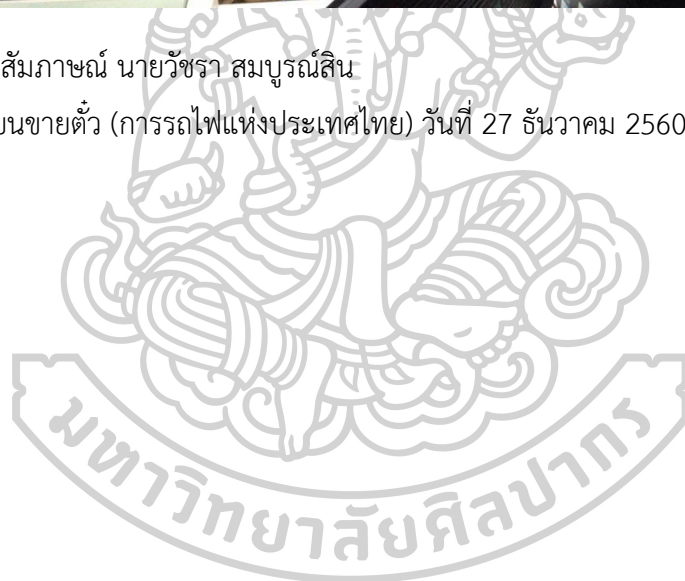
ภาพที่ 5 การสัมภาษณ์ นายวิชรา สมบูรณ์สิน
ตำแหน่ง พนักงานคุมประจํา (การรถไฟแห่งประเทศไทย) วันที่ 27 ธันวาคม 2560



ภาพที่ 6 การสัมภาษณ์ นายอนิรุทธิ์ ชื่อเลื่อม
ตำแหน่ง พนักงานคุมประจํา (การรถไฟแห่งประเทศไทย) วันที่ 27 ธันวาคม 2560



ภาพที่ 7 การสัมภาษณ์ นายวัชรา สมบูรณ์สิน
ตำแหน่ง เสมียนชายตัว (การรถไฟแห่งประเทศไทย) วันที่ 27 ธันวาคม 2560





ภาคผนวก ค

แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ

(แบบสัมภาษณ์ EDFR รอบที่ 1 (EDFR))

เรื่อง การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ
รถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน



แนวสัมภาษณ์เชิงลึก

เรื่อง การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต
กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน

ผู้ให้สัมภาษณ์ชื่อ.....ตำแหน่ง.....

สัมภาษณ์เมื่อวันที่.....สถานที่.....

ผู้สัมภาษณ์นางสาวกัลยาณี แนวแห่งธรรม

คำชี้แจง

แบบสัมภาษณ์การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 คน ซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ พนักงาน และนักวิชาการ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีความรู้ด้านรถไฟ ซึ่งผลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะใช้ประกอบทำวิทยานิพนธ์ หลักสูตร ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการประกอบการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร ประจำปีการศึกษา 2559

1. ท่านคิดว่าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ - หัวหินที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตมีความต้องการจำเป็นหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

1.1 เศรษฐกิจ

.....

.....

.....

1.2 การขนส่ง, จราจร

.....

.....

.....

1.3 ความปลอดภัย (ในการเดินทาง)

.....

.....

.....

2. รูปแบบแนวทางด้านการให้บริการ ท่านมีความคาดหวังในเรื่องใดบ้าง

.....

.....

.....

2.1 การให้บริการเจ้าหน้าที่

.....

.....

.....

2.2 การสื่อสาร, ประชาสัมพันธ์

.....

.....

.....

2.3 ความปลอดภัย (สถานี)

.....

.....

.....

3. รูปแบบแนวทางด้านการให้บริการ ท่านมีความกังวลในเรื่องใดบ้าง และมีแนวทางดำเนินการอย่างไร

3.1 งบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ

.....

.....

.....

.....

3.2 ความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่จะได้รับ

.....

.....

.....

.....

3.3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน

.....

.....

.....

.....

3.4 ความคุ้มค่าในการเดินทาง

.....

.....

.....

.....

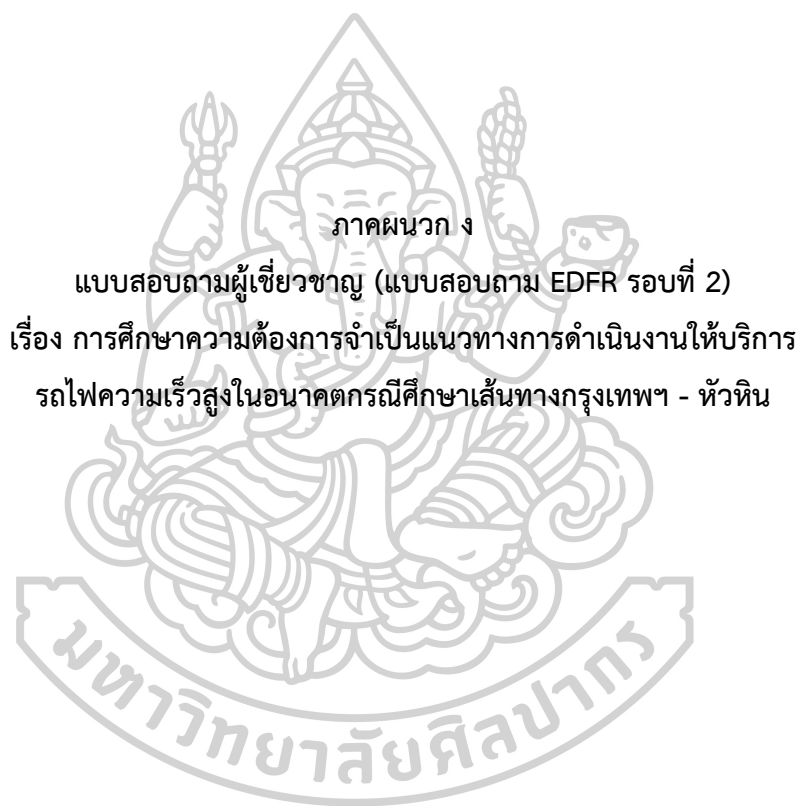
4. ข้อเสนอแนะ อื่น ๆ

.....

.....

.....

.....



ภาคผนวก ง

แบบสอบถามผู้เชี่ยวชาญ (แบบสอบถาม EDFR รอบที่ 2)

เรื่อง การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

รถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

แบบสอบถาม (EDFR รอบที่ 2)

แบบสอบถาม

การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง
ในอนาคตกรณีศึกษา เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

ตอนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าคำตอบที่ตรงกับสภาพความเป็นจริง

1. ตำแหน่งงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. ผู้อำนวยการ 2. หัวหน้าฝ่าย 3. เจ้าหน้าที่
4. พนักงาน 5. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

2. ประเภทหน่วยงาน

1. หน่วยงานราชการ 2. หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
3. หน่วยงานเอกชน 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

3. ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน

1. 1-5 ปี 2. 6-10 ปี
3. 11-20 ปี 4. 21-30 ปี

ตอนที่ 2 ความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษา
เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้านความต้องการจำเป็น ความคาดหวังแนวทางด้านการให้บริการ
ความกังวลด้านการให้บริการ

คำชี้แจง

2.1 ขอให้ท่านประเมิน ความเป็นไปได้ในแต่ละข้อ และทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องตัวเลือก
ที่ตรงกับการประเมินของท่าน โดยให้คะแนนเป็น 5 ระดับดังนี้

- 1 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงน้อยที่สุด
- 2 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงน้อย
- 3 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงปานกลาง
- 4 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงมาก
- 5 หมายถึง แนวทางที่ได้จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงมากที่สุด
- A หมายถึง เป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น
- B หมายถึง ไม่เป็นแนวทางที่อยากให้เกิดขึ้น

2.2 โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดของท่านมากที่สุด

ด้านที่ 1 ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ

ข้อ	ด้านที่ 1 ความต้องการจำเป็น แนวทางการดำเนินงานให้บริการ	แนวทางที่จะเกิดขึ้น หรืออยากให้เป็นจริง					ภาพ อนาคต		แนวโน้ม ที่ท่าน ให้ไว้จากการ สัมภาษณ์
		5	4	3	2	1	A	B	
1. ด้านเศรษฐกิจ									
1.1	กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น								
1.2	ขยายความเป็นเมือง								
1.3	มีการจ้างงานในท้องถิ่น								
1.4	ส่งเสริมการท่องเที่ยว								
1.5	ใช้เวลาในการเดินทางไม่นาน								
1.6	คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น								
1.7	ประชาชนในท้องถิ่นมีระดับรายได้ที่สูงขึ้น								
1.8	ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของภาคใต้ให้มี มูลค่าสูงขึ้น								
1.9	สร้างแรงดึงดูดจากการลงทุนจาก ต่างประเทศ								
1.10	ลดมูลค่าการสูญเสียจากอุบัติเหตุ								
1.11	การรถไฟมีรายได้เพิ่มขึ้น								



ภาคผนวก จ
แบบสอบถาม เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาโดยใช้ Fliess Kappa
เรื่อง การศึกษาความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ
รถไฟความเร็วสูงในอนาคตกรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน

แบบสอบถามผู้ให้ข้อมูลหลัก
แบบสอบถามเพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องเชิงเนื้อหาโดยใช้ Fliess Kappa

ตอนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าคำตอบที่ตรงกับสภาพความเป็นจริง

1. ตำแหน่งงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. ผู้อำนวยการ 2. หัวหน้าฝ่าย 3. เจ้าหน้าที่
 4. พนักงาน 5. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

2. ประเภทหน่วยงาน

1. หน่วยงานราชการ 2. หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
 3. หน่วยงานเอกชน 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

3. ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน

1. 1-5 ปี 2. 6-10 ปี
 3. 11-20 ปี 4. 21-30 ปี

ตอนที่ 2 ความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต
 กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน ด้านความต้องการจำเป็น ความคาดหวังแนวทางการ
 ให้บริการ ความกังวลด้านการให้บริการ

คำชี้แจง

2.1 ขอให้ท่านประเมิน ความเป็นไปได้ในแต่ละข้อ และทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องตัวเลือก
 ที่ตรงกับการประเมินของท่าน โดยให้คะแนนเป็น 5 ระดับดังนี้

- 1 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงน้อยที่สุด
- 2 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงน้อย
- 3 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงปานกลาง
- 4 หมายถึง แนวทางที่จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงมาก
- 5 หมายถึง แนวทางที่ได้จะเกิดขึ้นหรืออยากให้เป็นจริงมากที่สุด

2.2 โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดของท่านมากที่สุด

ข้อ	ด้านความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	โอกาสที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริง				
		1	2	3	4	5
ด้านเศรษฐกิจ						
1	กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น					
2	มีการจ้างงานในท้องถิ่น					
3	ส่งเสริมการท่องเที่ยว					
4	คุณภาพชีวิตของคนในท้องถิ่นดีขึ้น					
ด้านการขนส่ง						
5	ลดต้นทุนในการขนส่ง					
6	เกิดความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ					
ด้านความปลอดภัย						
7	รถไฟมีความปลอดภัยระหว่างการเดินทางสูง					
8	รถไฟความเร็วสูงจีนคันเร่งไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต					
ข้อ	ด้านความคาดหวังรูปแบบแนวทางการดำเนินงานให้บริการ	โอกาสที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริง				
		1	2	3	4	5
ด้านการให้บริการจำหน่ายตั๋ว						
9	เก็บค่าโดยสารอัตโนมัติจากบัตรอัจฉริยะ					
10	ราคาตั๋วถูกกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ					
ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์						
11	ทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เอกสาร โบรชัวร์ วีดิทัศน์ เว็บไซต์ โครงการ					
12	เชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่					
13	รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ผู้มีส่วนได้เสีย ทุกกลุ่มเป้าหมาย และภาคส่วนต่าง ๆ					
14	ชี้แจงรายละเอียดข้อมูลต่อผู้บริหารและต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่					

ข้อ	ด้านความกังวลของรูปแบบแนวทางการดำเนินงาน ให้บริการ	โอกาสที่จะเกิดขึ้นหรือเป็นจริง				
		1	2	3	4	5
ด้านงบประมาณและความโปร่งใสของโครงการ						
15	ความโปร่งใสของรัฐวิสาหกิจ (สตง.) คอยตรวจสอบ					
ด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้างและผลตอบแทนที่ได้รับ						
16	ลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน					
17	ประหยัดเวลาในการเดินทาง					
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน						
18	ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและสถานีให้มีความโปร่งใส ลดการบดบังทัศนียภาพของแหล่งประวัติศาสตร์ และ โบราณสถาน					
19	ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของรถยนต์					
20	ลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นปัญหาโลกร้อน					
21	สร้างร่วมกันค้ำประกันความปลอดภัยของสัตว์					
22	บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนสร้างสะพานข้ามบึงไป					
23	ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม					





ภาคผนวก จ

ตัวอย่างหนังสือขอความอนุเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญ

ที่ ศธ 6818.1/ 1604



คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
 เลขที่ 1 หมู่ที่ 3 ตำบลสามพระยา
 อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี 76120

9 พฤษภาคม 2560

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูล

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร

ด้วย นางสาวกัลป์ยานี แนวแห่งธรรม รหัสนักศึกษา 58602302 นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจ
 มหาลัยศิลปากร คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร กำลังดำเนินการทำวิจัย เรื่อง “การศึกษาความต้องการ
 จำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษา เส้นทาง กรุงเทพฯ – หัวหิน” มีความ
 ประสงค์ขอเข้าถึงสัมภาษณ์ เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

ในกรณีนี้ คณะฯ จึงขอความอนุเคราะห์จากท่าน และขออนุญาตให้นางสาวกัลป์ยานี แนวแห่งธรรม
 หมายเลขโทรศัพท์ 08-7666-3351 เป็นผู้ประสานงานโดยตรงต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ ทั้งนี้ คณะฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะจักได้รับความ
 อนุเคราะห์จากท่าน และขอบพระคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มัลลิกา สิริพิศ)

รองคณบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนคณบดีคณะวิทยาการจัดการ

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร

โทร. 032-594-031

โทรสาร. 032-594-023



ที่ ศธ 6806 (สทศ) ๒๕๖๓

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
พระราชวังสนามจันทร์
อ.เมือง จ.นครปฐม 73000

7 พฤศจิกายน 2561

เรื่อง ขอตกลงเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร

ด้วย นางสาวกัลยาณี แนวแห่งธรรม รหัสประจำตัว 58602302 นักศึกษาระดับปริญญาโทบัณฑิต
สาขาวิชา หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง " การศึกษา
ความต้องการจำเป็นแนวทางการดำเนินงานให้บริการรถไฟความเร็วสูงในอนาคต กรณีศึกษา เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน "
มีความประสงค์ จะขอตกลงเครื่องมือวิจัยกับหัวหน้าฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

ในกรณีนี้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้นักศึกษา
ดังกล่าวได้ทดลองเครื่องมือวิจัยด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(อาจารย์ ดร.อธิกมาส มากจู้)

รองคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย ฝ่ายวิชาการและวิจัย
วิชาการแทน คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย
นครปฐม โทร.034-218790

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวกัลยาณี แนวแห่งธรรม
วัน เดือน ปี เกิด	1 พฤษภาคม 2534
สถานที่เกิด	จังหวัดนครปฐม
วุฒิการศึกษา	ปริญญาตรี พ. ศ. 2552 - พ. ศ. 2556 สาขาสารสนเทศศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม ปริญญาโท พ. ศ. 2558 - พ. ศ. 2561 สาขาการประกอบการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร การทำงาน พ. ศ. 2556 - พ. ศ. 2559 ตำแหน่งผู้ช่วยบรรณารักษ์ สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้งจังหวัดนครปฐม พ. ศ. 2559 - พ. ศ. 2559 เจ้าหน้าที่ห้องสมุด กองบังคับการฝึกอบรมตำรวจกลาง (ศาลายา)
ที่อยู่ปัจจุบัน	12/1 หมู่ที่ 2 ซอย4 ตำบลนครปฐม อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม 73000

