

ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ: กรณีศึกษา
โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐ
ประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
ช่วงกรุงเทพมหานคร–หนองคาย

**Challenge of policy implementation: A case study of high speed
rail project for Bangkok – Nong Khai route under the cooperation of
Thai and Chinese government**

สรวิชัย สายสร¹ & วงพัทธ์ ภูพันธ์ศรี²

Sorrawit Saisorn & Vongpak Poopunsri

Corresponding author: 6414830022@rmail.ru.ac.th

Received:14/03/65 Revised: 27/03/66 Accepted: 27/03/66

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัย เรื่อง ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ
กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชน
จีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร –
หนองคาย เป็นกรวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเก็บข้อมูลจากเอกสารและจากการสัมภาษณ์
ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 10 คน ผลการวิจัยพบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นการ
ดำเนินโครงการโดยใช้ความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ
ของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และโดยเฉพาะกับการเชื่อม

¹ นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

² คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

โยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีอัตราการเดินทางเศรษฐกิจสูงที่สุดแห่งหนึ่งของโลก แต่กระนั้น ยังพบปัญหาในการดำเนินโครงการ เช่น ปัญหาด้านกฎหมาย ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จึงอาจส่งผลกระทบต่อระยะเวลาของโครงการ ซึ่งเมื่อมองในแง่ของนโยบายรถไฟความเร็วสูงจะทำให้ทราบว่า รัฐบาลมีความจำเป็นที่จะต้องยกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางรางให้สามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้ ทั้งนี้ ในประเด็นปัญหาอุปสรรค ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้ 1) การรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะเจ้าของโครงการจำเป็นต้องมีการคาดการณ์ปริมาณวัสดุที่จำเป็นต้องใช้ว่ามีเพียงพอต่อปริมาณความต้องการหรือไม่และจำเป็นต้องคำนึงถึงความผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนโครงการในอนาคต 2) ต้องมีความชัดเจนในแผนงานของหน่วยงานที่จะดูแลเรื่องรถไฟความเร็วสูง 3) ควรกำหนดแนวทางความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม

คำสำคัญ: โครงสร้างพื้นฐาน; รถไฟความเร็วสูง; การนำนโยบายไปปฏิบัติ

Abstract

This is a qualitative research that examines the challenges of policy implementation in a cooperation project between the governments of Thailand and China to develop high-speed rail systems connecting Bangkok and Nong Khai. The study aims to elucidate the background and essence of high-speed rail policy formulation and identify problems and obstacles, including the need for government investment in rail infrastructure development. Ten key

informants were interviewed, and the results revealed that the high-speed rail project leverages geographical advantages to enhance transportation services and related industries, especially in connection with China's rapid economic growth. However, the project encountered various implementation difficulties, such as legal issues and the impact of COVID-19 on the project timeline. Therefore, the study recommends that the government should establish higher standards for rail transport to compete with other forms of travel. Moreover, the researchers suggest the following solutions to the obstacles: 1) the State Railway of Thailand needs to forecast the material demand accurately, accounting for fluctuations in construction material prices that may impact future project costs; 2) the responsible agency should have a clear plan for high-speed rail; 3) there should be a clear guideline for cooperation with educational institutions to develop human resources.

Keywords: infrastructure; high-speed rail; policy implementation

บทนำ

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยเริ่มมีการศึกษามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินการศึกษาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความ

ร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558–2565 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 เพื่อพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานร่วมกับรัฐบาลจีนในเส้นทางกรุงเทพ–หนองคาย ซึ่งจากการลงนามดังกล่าวได้มีการหารือเพิ่มเติมร่วมกันทั้งสองฝ่าย จนได้ข้อยุติในหลักการว่าฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด รวมทั้งเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงานจากรถไฟความเร็วปานกลางเป็นรถไฟความเร็วสูงที่สามารถทำความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจะเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพ–นครราชสีมา เป็นลำดับแรก

โดยในช่วงระยะเวลาดังกล่าวได้มีปัจจัยหลายประการที่มีอิทธิพลต่อประเทศไทยทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิ การรวมตัวของประชาคมอาเซียน การที่ประเทศจีนประกาศยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ที่จะริเริ่มโครงการ “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” หรือ “One Belt, One Road” ที่จะเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศไทยอย่างมาก หากประเทศไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องต่างๆ ให้พร้อม อาทิ การเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านระบบโลจิสติกส์ ด้านกฎระเบียบ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาด่านชายแดน หรือการเร่งรัดการส่งเสริมความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์ของประเทศให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังยุโรป โดยมิให้ไทยเป็นจุดเชื่อมต่อหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียบ

เศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลของประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยได้ถูกกำหนดให้เป็นนโยบายหลักของรัฐบาลหลายยุคหลายสมัย นับตั้งแต่รัฐบาลนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร จนถึงยุคของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ได้หยิบยกโครงการดังกล่าวเป็นนโยบายหลักที่รัฐบาลพยายามผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดยให้เหตุผลว่า ระบบการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อประเทศ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมถ้าประเทศมีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และมีต้นทุนที่ประหยัด จะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของประเทศให้สูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตภายในภูมิภาคได้โดยสะดวก ส่งผลให้เกิดการจ้างงาน เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ

นอกจากนี้ยังทำให้มีการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่ เกิดการพัฒนาเมืองและทางสังคมอย่างเป็นระบบ แต่กระนั้น เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการขนาดใหญ่ และยังไม่เคยมีการก่อสร้างในประเทศไทยมาก่อน ดังนั้นในกระบวนการดำเนินการจำเป็นต้องดำเนินการในรูปแบบความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญ จึงทำให้ดูเหมือนว่าการดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความล่าช้า ประกอบกับโครงการมีปัญหา

และอุปสรรคมากมาย ทำให้โครงการดังกล่าวไม่สามารถดำเนินไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม จนนำมาซึ่งการประกาศใช้คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 30/2560 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เป็นการใช้อำนาจตามมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 (2557) เพื่อแก้ไขปัญหาด้านกฎหมาย กฎระเบียบ อันเป็นข้อขัดข้องของการดำเนินโครงการ อาทิ ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง การประกอบวิชาชีพวิศวกรรมหรือวิชาชีพสถาปัตยกรรม ซึ่งรัฐบาลของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ดังต่อไปนี้ (1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา (2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา (3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร โดยเฉพาะการกำหนดมูลค่าโครงการที่ระบุว่า หาก รฟท. ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนด ให้รายงานสาเหตุความล่าช้าต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอนายกรัฐมนตรี หากนายกรัฐมนตรีไม่พิจารณาให้ขยายระยะเวลา ให้ รฟท. ยุติการดำเนินการ โดยให้กระทรวงคมนาคมรายงานคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ในกรอบวงเงิน 179,412.21 ล้านบาท เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 และสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติรับทราบผลการอนุมัติโครงการในการประชุมครั้งที่ 45/2560 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 และเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2560 นายกรัฐมนตรีและรองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน ได้ร่วมเป็นประธานเปิดพิธีเริ่มการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ณ มอหลักหิน จังหวัดนครราชสีมา โดยได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง ช่วงกลางดง - ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการก่อสร้างโครงการระยะแรก แต่เนื่องจากเป็นการลงทุนขนาดใหญ่และใช้ระบบเทคโนโลยีขั้นสูงที่ประเทศไทยไม่เคยมีมาก่อน ในการดำเนินโครงการที่ผ่านมาจึงมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น ความล่าช้าในงานก่อสร้าง ขอร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่ กรณีพิพาทสถานีอยุธยา ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้โครงการยังอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง โดยกระทรวงคมนาคมได้ปรับแผนการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคม โดยโครงการระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาและโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย จะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2570 และ 2571 ตามลำดับ ซึ่งในสมัยที่ 2 ของพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา หลังการเลือกตั้งเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2562 ได้แสดงความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ โดยได้มีการแถลงนโยบายรัฐบาลต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคมที่

25 กรกฎาคม 2562 ซึ่งมีการระบุนโยบายการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานที่อยู่ในหมวดที่ 5 เรื่อง การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย หัวข้อที่ 5.6.1 ของนโยบายหลักทั้ง 12 ด้าน โดยมีการระบุว่าจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ สานต่อการพัฒนารถไฟความเร็วสูง และเริ่มต้นการปรับปรุงระบบรถไฟฟ้ายานราง 1 เมตร ให้เป็นระบบไฟฟ้าเพื่อสนับสนุนให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ และให้ความสำคัญกับการบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องระหว่างระบบการเตือนภัย การช่วยเหลือกู้ภัย และการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยที่มีประสิทธิภาพ และจากการที่ได้กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยซึ่งเป็นบุคลากรสังกัดกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จึงมีความสนใจที่จะศึกษาความเป็นมาและสาระสำคัญของการกำหนดนโยบายโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน และปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตลอดจนความจำเป็นที่รัฐบาลต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยด้านระบบราง ผ่านการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่ออธิบายความเป็นมาและสาระสำคัญของการกำหนดนโยบายโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร–หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย–รัฐบาลจีน
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรณีโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร–หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย–รัฐบาลจีน
3. เพื่อศึกษาความจำเป็นที่รัฐบาลต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยด้านระบบราง ผ่านการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร–หนองคาย มีวิธีการวิจัย ดังนี้

1. การค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารวิทยานิพนธ์ งานวิจัยของหน่วยงานต่างๆ วารสาร และบทความจากสื่อสิ่งพิมพ์ที่เกี่ยวข้องกับความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย
2. สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยการสัมภาษณ์แบบชนิดกึ่งโครงสร้าง

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการเลือกตัวอย่างโดยกำหนดคุณลักษณะของประชากรที่ต้องการศึกษา จึงใช้วิธีการเก็บข้อมูลสำคัญ จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 10 คน ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้บริหารระดับสูง กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง และกลุ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบชนิดกึ่งโครงสร้างเป็นแบบสัมภาษณ์ที่ใช้กับการสัมภาษณ์ที่มีลักษณะการสัมภาษณ์ที่อยู่ระหว่างการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างกับการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง ดังนั้นแบบสัมภาษณ์สำหรับการสัมภาษณ์แบบนี้ จึงมักไม่มีรูปแบบที่แน่นอน แต่จะมีลักษณะผสมผสานระหว่างโครงสร้างข้อคำถามและการกำหนดประเด็นคำถาม

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง ผู้วิจัยได้ประสานกับประชากรและกลุ่มตัวอย่าง โดยประสานล่วงหน้าทั้ง 10 คน ที่เป็นกลุ่มผู้บริหารระดับสูง กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติที่เป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อบริการหมายวัน เวลา และสถานที่ในการสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์ครั้งละ 1 คน โดยก่อนการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละคน ผู้วิจัยได้แนะนำตัวเองและวัตถุประสงค์ของการวิจัยให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 10 คน ทราบ และได้ขออนุญาตใช้

เครื่องบันทึกเสียงการให้สัมภาษณ์ ในระหว่างการสัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัยใช้วิธีซักถามตามแนวการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างที่เตรียมไว้ และจัดบันทึกคำให้สัมภาษณ์โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์แต่ละคน ประมาณคนละ 30 นาที

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการทำวิจัยครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยมีขั้นตอนในการวิเคราะห์ ดังนี้

1. ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างมาแยกประเด็นตามข้อคำถาม จากนั้น จึงวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละประเด็นโดยใช้วิธีการตีความตามหลักการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อสรุปผลการวิจัยแยกเป็นประเด็น ๆ เรียงลำดับตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ตั้งไว้สามประเด็น ได้แก่

- 1.1 เพื่ออธิบายความเป็นมาและสาระสำคัญของการกำหนดนโยบายโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน

- 1.2 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการน่านโยบายไปปฏิบัติ กรณีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน

- 1.3 เพื่อศึกษาความจำเป็นที่รัฐบาลต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยด้านระบบราง ผ่านการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง

2. นำผลการวิจัยทั้งสามประเด็นดังกล่าวข้างต้นมาเปรียบเทียบกับข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้องได้แก่ แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทราบ

ถึงลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันหรือแตกต่างกันของข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกับข้อมูลจากเอกสาร เพื่อใช้ในการอภิปรายผล

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลการวิจัยเอกสาร

ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความท้าทายของการ นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่ง ราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟ ความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย จากเอกสารทาง วิชาการ เอกสารประกอบการบรรยาย สื่ออิเล็กทรอนิกส์ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ คู่มือการปฏิบัติงาน ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง และกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับความทำ ทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่าง รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย มา ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลพบว่ารัฐบาลได้สังเกตเห็นว่าการเดินทางด้วยระบบราง นั้นคือการเดินทางแห่งอนาคตที่ทั้งสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม

หากมองย้อนกลับไป 1 ศตวรรษที่ผ่านมา นับตั้งแต่ในสมัยของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จฯ เปิดเดินรถไฟสายกรุงเทพ- นครราชสีมา ซึ่งเปรียบเสมือนก้าวแรกของประเทศไทยที่ก้าวเข้าสู่ระบบขนส่งทาง ราง แต่เนื่องจากในอดีตมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งบนท้องถนนเป็นหลักเพียง

อย่างเดี่ยว ทำให้เมืองเติบโตแบบกระจุกกระจาย และไม่สามารถตอบสนองต่อจำนวนประชากรภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น ยิ่งหากมองให้ลึกลงไปเราจะพบว่าระบบรายนั้นเข้ามามีบทบาทต่อการคมนาคมขนส่งของประเทศค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับระบบอื่นๆ รัฐบาลจึงเน้นลงทุนไปที่ระบบรางให้มากขึ้น เพื่อผลักดันให้ระบบรางเป็นระบบหลักในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ เพราะรัฐเชื่อว่าเมื่อมีระบบคมนาคมที่ดีย่อมดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ, เกิดการจ้างงาน, เกิดภาคบริการท่องเที่ยว ฯลฯ ซึ่งนำมาสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจในท้ายที่สุด ประกอบกับสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การนำของสี จิ้นผิง ที่เน้นการดำเนินนโยบายต่างประเทศในเชิงรุกที่เข้มข้นผ่านนโยบาย “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (one belt one road : OBOR) หรือ “The Belt and Road” โดยมีหัวใจหลักในการการส่งออกโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุนและทรัพยากรมนุษย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเป็นการส่งเสริม “รูปแบบจีน” และเป็นการหลอมรวมเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านด้วยวิธีการนี้ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะค่อยๆ กลายเป็นโครงสร้างที่พึ่งพาเศรษฐกิจของจีน โดยเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูงของจีนนั้นถือว่าเป็นผลประโยชน์ร่วมทางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาทั้งของจีนและประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวคือ จีนต้องการขยายอิทธิพลในภูมิภาคนี้ พร้อมกับการขยายตลาดรองรับสินค้าอุตสาหกรรมของจีน กระจายความเจริญให้เข้าสู่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน และเพื่อเป้าหมายสูงสุด คือ การทำให้จีนเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจแห่งใหม่ของโลก ส่วนประเทศในภูมิภาคนี้จะได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อกับโลกภายนอก การพัฒนาเมืองสองข้างทางและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองชายแดนและได้กระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ จึงเป็นที่มาของการที่พลเอก

ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ร่วมหารือกับนายกรัฐมนตรีจีน (นาย หลี เค่อเฉียง) ในคราวการประชุมผู้นำเขตเศรษฐกิจเอเปค ครั้งที่ 22 เมื่อวันที่ 11–12 พฤศจิกายน 2557 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน และเกิดการลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558–2565 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 เพื่อพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานร่วมกับรัฐบาลจีนในเส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคาย ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการว่าฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมดสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยจะเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพฯ–นครราชสีมา เป็นลำดับแรก

ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินโครงการสอดคล้องกับกลไกระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาอื่นๆ ภาครัฐจึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580) และแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ระบบรางเป็นระบบหลักในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ โดยการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มศักยภาพระบบรางเชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศ ที่สำคัญยังช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้ต่ำลงและมีความคุ้มค่าที่จะส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง โดยในปัจจุบันโครงการระยะที่ 1 กรุงเทพฯ–นครราชสีมา อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2570 และโครงการระยะที่ 2 นครราชสีมา–หนองคาย อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะ

สามารถนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีในปี พ.ศ. 2566 ต่อไป ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาค อาเซียนและประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ปัจจุบันมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ในภูมิภาคและมีมูลค่าการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเกี่ยวกับไทยสูงซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road โดยใช้จุดแข็งในด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จะเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนา ในระดับอนุภูมิภาค และภูมิภาคที่ยั่งยืนเพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาคที่จะนำมาซึ่งการสร้างโอกาสให้ประเทศไทยในการส่งเสริมการขยายตัว ด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและการบริการ รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลกต่อไป

ผลการวิจัย จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การศึกษาวิจัย เรื่อง ความท้าทายของการนานโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 10 คน ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่าง

รัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้บริหารระดับสูง กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง และกลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ดังนี้

1. *ความเป็นมาและสาระสำคัญของการกำหนดนโยบายโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน*

จากการศึกษาวิจัย พบว่า ความเป็นมาและสาระสำคัญของการกำหนดนโยบายโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน เป็นการดำเนินโครงการโดยใช้ความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ในการกำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ให้บริการภาคขนส่งและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ที่ถือเป็นก้าวสำคัญในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจและการขนส่งที่สร้างโอกาสให้กับประเทศไทยในการเชื่อมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และโดยเฉพาะกับการเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งมีอัตราการเติบโตของ GDP เติบโตอย่างต่อเนื่อง และกลายเป็นหนึ่งในประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุดแห่งหนึ่งของโลกที่จะช่วยสร้างโอกาสให้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของหงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์ (2563) ที่ได้ศึกษาเรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน : โอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า รถไฟความเร็วสูงเป็นโอกาสในการยกระดับคุณภาพสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรทั้งการลดระยะเวลาเดินทางและลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดที่ถนนสาย

หลักอย่างมิตรภาพเกิดปัญหาารถติดและอุบัติเหตุ และยังช่วยลดปัญหามลพิษจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลด้วย อีกทั้งการสร้างงานและความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญที่จะลดการโยกย้ายถิ่นฐานเป็นการสนับสนุนสถาบันครอบครัวที่เป็นรากฐานของสังคมคุณภาพในอีกทางหนึ่ง และสอดคล้องกับงานวิจัยของอาทิตย์ อินธาระ เพียรพิทย์ โรจนปัญญา และนรารร สายเส็ง (2560) ที่ได้ศึกษาเรื่อง “พัฒนาการของรถไฟฟ้าไทยกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในอนาคต” พบว่า การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศในภูมิภาค จะเอื้อประโยชน์ต่อไทยในด้านยุทธศาสตร์การขนส่งเป็นอย่างมาก ถ้าพิจารณาในด้านการขนส่งทางอากาศ เมืองใหญ่ในภูมิภาค ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กัวลาลัมเปอร์ และสิงคโปร์ ล้วนมีศักยภาพ ในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศมาแต่อดีตเท่าเทียมกัน

หากพิจารณาในด้านการขนส่งทางบกที่ใช้รถไฟความเร็วสูงแล้ว กรุงเทพมหานคร จะเป็นเมืองที่มีศักยภาพสูงสุดในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาคนี้ เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาค ดังนั้นหากกรุงเทพมหานครสามารถเชื่อมต่อกับเมืองใหญ่เมืองอื่นในภูมิภาคโดยใช้รถไฟความเร็วสูง ประเทศไทยก็จะกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกของภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลในฐานะผู้มีอำนาจได้ใช้กฎหมายพิเศษในการทำหน้าที่จัดสรรทรัพยากรที่มีคุณค่าให้กับสังคมในรูปของการกำหนดนโยบายสาธารณะ และเมื่อชนชั้นนำได้กำหนดนโยบายขึ้นแล้วผู้ที่รับเอานโยบายไปปฏิบัติจะเป็นส่วนราชการ จึงกล่าวได้ว่าเป็นนโยบายแบบบนลงล่าง จากชนชั้นนำผ่านระบบราชการสู่มวลชน ซึ่งสอดคล้องกับตัวแบบชนชั้นนำของ Thomas R. Dye (อ้างถึงใน เดช อุณหจิรังรักษ์, 2565, หน้า 14 – 22) ที่อธิบายว่า ตัวแบบผู้นำนี้พิจารณาว่า การกำหนดนโยบายสาธารณะใน

ระบบการเมืองบางประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศกำลังพัฒนาทั่วไป ที่ปกครองในระบบประชาธิปไตยยังไม่เจริญเต็มที่ การปกครองมักอยู่ภายใต้อิทธิพลทางความคิด และความต้องการของกลุ่มชนชั้นนำทางสังคมและการเมืองนั้นๆ ซึ่งมีใช่การปกครองโดยคนกลุ่มใหญ่ โดยผู้มิอำนาจมองว่าประเทศไทยมีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงจะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ และการขนส่งที่สร้างโอกาสให้กับประเทศไทย และสอดคล้องกับแนวคิดของ Pressman and Wildavsky (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2565, หน้า 9) อธิบายว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ปฏิสัมพันธ์ระหว่างการกำหนดเป้าหมายและการกระทำ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนั้น โดยการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสามารถที่จะผลักดันให้กลไกที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันสามารถดำเนินไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์

นอกจากนี้ในการดำเนินนโยบายด้วยกฎหมายพิเศษ เนื่องจากพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ตลอดจนกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่รองรับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง รัฐบาลจึงจำเป็นต้องใช้มาตรา 44 เป็นครั้งแรก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้นำรัฐบาลมีบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญเป็นอย่างมากต่อการดำเนินโครงการใดโครงการหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของไอลดตา พงศ์พัฒนากร (2559) ที่ได้ศึกษาเรื่อง “ความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางระหว่างไทย-จีน: กรณีศึกษาในสมัยรัฐบาลนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา” พบว่าโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางระหว่างไทย-จีน มีปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จ ได้แก่

ความผูกสัมพันธ์ทางการเมืองกับจีน ความสอดคล้องของนโยบายไทยและจีน การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนของประเทศไทย และบทบาทของไทยในเวทีอาเซียน แต่โครงสร้างดังกล่าวก็มีความเสี่ยงต่อความล้มเหลวด้วย เนื่องจากปัจจัยด้านภาพลักษณ์เชิงลบของคุณภาพสินค้าและเทคโนโลยีจีน ความเชื่อมั่นของคณะทำงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ และความไม่ต่อเนื่องของโครงการที่มีการปรับเปลี่ยนหลายครั้งเพื่อความเหมาะสมและประโยชน์สูงสุดของทั้งสองฝ่าย การที่พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีได้มีประกาศคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 30/2560 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เพื่อเร่งรัดและลดปัญหาอุปสรรคต่างๆ เพื่อให้มีการเริ่มการก่อสร้างโดยเร็ว แสดงให้เห็นว่าผู้นำรัฐบาลมีความสำคัญมากที่สุดต่อการดำเนินโครงการดังกล่าว ซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้กำหนดนโยบาย

2. ปัญหาและอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรณีโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน

จากการศึกษาวิจัย พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน ดังนี้

ประการที่หนึ่ง เนื่องจากการที่ประเทศไทยประสงค์ที่จะเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐานเองทั้งหมด เพื่อให้มีอิสระในการกำหนดแผนในการเดินรถ สิทธิในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และที่สำคัญที่สุดคือสิทธิในการกำหนดให้ใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก และได้สิทธิในการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี

ดังนั้น ในขั้นตอนการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่จึงจำเป็นต้องเป็นไปตามขั้นตอนและกฎหมายต่างๆ ไม่น้อยกว่า 15 ฉบับ ซึ่งการดำเนินการก่อสร้างโดยใช้ระเบียบกฎหมายของประเทศไทยจึงอาจส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการดำเนินการโครงการ สอดคล้องกับงานวิจัยของชนินฐา พัวพันธ์พงษ์ (2560) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติกรณีศึกษาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมาภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน พบว่า เนื่องจากโครงการดังกล่าวลงทุนขนาดใหญ่มีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการคัดค้านหรือต่อต้านทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมขาดความพร้อมทางด้านข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการโครงการ นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดด้านกฎหมายที่มีอยู่เดิมของประเทศไทย และการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ แนวทางวิธีปฏิบัติขึ้นใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการ ประเทศไทยจึงมีข้อจำกัดหลายส่วนในการดำเนินโครงการ

ประการที่สอง คือ การประสบปัญหาการระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้คนงานเข้าพื้นที่ไม่ได้และการขนถ่ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเป็นไปด้วยความลำบาก เนื่องจากมีการล็อกดาวน์และเคอร์ฟิว ในเขตกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ส่งผลให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของปรัชญา เพ็งถมยา (2563) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การนำนโยบายการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งของส่วนราชการไปปฏิบัติภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) : กรณีศึกษาส่วนมาตรฐานเออีโอ กรมศุลกากร พบว่า ปัญหาและอุปสรรค ในการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งของส่วนราชการของส่วนมาตรฐานเออีโอ กรมศุลกากรได้แก่ ปัญหาที่ไม่สามารถปฏิบัติงานบางประเภทได้ จึงเป็นอุปสรรคสำคัญในการปฏิบัติงาน ทำให้เกิด

งานค้างและล่าช้าได้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของวัลย์ลียา ชนะพันธ์ (2564) ที่ได้ศึกษา เรื่อง การนำนโยบาย การปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งของส่วนราชการ (Work from home) ไปปฏิบัติในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19): กรณีศึกษา สำนักหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร พบว่าปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้ง ได้แก่ ปัญหาด้านลักษณะของงาน เนื่องจากลักษณะงานของบางตำแหน่งไม่ได้เป็นงานทางวิชาการ เช่น งานให้บริการประชาชน และงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้ระบบฐานข้อมูลห้องสมุดอัตโนมัติไม่สามารถเข้าถึงจากที่อื่นได้ ต้องใช้งานที่สำนักหอสมุดแห่งชาติเท่านั้น จึงไม่เหมาะที่จะนำไปปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้ง เพราะผลลัพธ์ของงานไม่มีประสิทธิภาพเหมือนปฏิบัติงาน ณ สถานที่ตั้ง

ประการที่สาม เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนเป็นการลงทุนขนาดใหญ่และใช้ระบบเทคโนโลยีขั้นสูงที่ยังไม่เคยมีในประเทศไทย และปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดในประเทศไทยที่เคยดำเนินการมาก่อน จึงต้องมี การเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่จะรับรองและดำเนินการสำหรับการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในประเทศ จึงนำมาซึ่งความท้าทายด้านเทคโนโลยีที่ใหม่ที่ต้องอาศัยความรู้ ความเข้าใจเป็นอย่างมาก ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าบุคลากรของประเทศไทยจำเป็นต้องปรับตัวอย่างมากในการศึกษาและทำความเข้าใจกับเทคโนโลยีซึ่งไม่เคยมีในประเทศไทย โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างนั้น ถือเป็นโอกาสอันดีที่บุคลากรของประเทศไทยจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยี และแปรเปลี่ยนจากผู้ใช้เทคโนโลยีมาเป็นผู้ผลิต และคิดค้นในอนาคต ที่จะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไทยให้ก้าวหน้าต่อไป สอดคล้องกับงานวิจัยของคงกระพัน อินทรแจ้ง (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐาน ของโครงการ

ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรง พบว่า การปรับตัวเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งอาจจะไม่ทันต่อ Disruptive Technology ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและประเทศไทยมีลักษณะเป็นผู้ใช้เทคโนโลยีและบุคลากรยังไม่มีความรู้ความสามารถเพียงพอ จึงจำเป็นต้องพึ่งพากลยุทธ์หรือผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ มาช่วยในการพัฒนาบุคลากรภายในประเทศ และสอดคล้องกับงานวิจัยของฉัตรชัย พวงสุวรรณ และธนสร กิรัมย์ (2565) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัลระดับชั้นในภาคธุรกิจอุตสาหกรรม พบว่า การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างพลิกผันส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจอุตสาหกรรมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งมีปัจจัยที่เป็นตัวเร่งหลายประการ เช่น การเติบโตของผู้ใช้บริการโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมสมัยใหม่ การเติบโตของการใช้งานเทคโนโลยีหุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติ การเติบโตของการใช้งานเทคโนโลยีบล็อกเชน เป็นต้น และเมื่อพิจารณาถึงแนวทางการรับมือต่อเทคโนโลยีดิจิทัลระดับชั้นต่อภาคธุรกิจอุตสาหกรรมจะพบว่าการเตรียมความพร้อมของแรงงานที่มีศักยภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงเป็นเรื่องที่จำเป็น ทำให้ภาคธุรกิจอุตสาหกรรมต้องแสวงหาแนวทางการพัฒนาแรงงานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัลระดับชั้นเพื่อการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับภัยคุกคามและแสวงหาโอกาสเพื่อสร้างความอยู่รอดให้กับองค์กร

3. ความจำเป็นที่รัฐบาลต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยด้านระบบราง ผ่านการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง

จากการศึกษาวิจัย พบว่ามีความจำเป็นที่รัฐบาลต้องลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยด้านระบบราง ผ่านการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง ดังนี้

ประการที่หนึ่ง รัฐบาลมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากต้องการยกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้ เนื่องจากการเดินทางที่เร็วขึ้นจะส่งผลให้เกิดธุรกิจใหม่ ๆ ขึ้น ในพื้นที่ที่อยู่ตามแนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงที่จะช่วยให้เกิดการกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลักในภูมิภาค ที่นำมาซึ่งประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมในด้านต่างๆ อาทิ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีตลอดแนวเส้นทาง การสร้างเมืองใหม่ สอดคล้องกับความเห็นของ Bugalia & Ram (อ้างถึงใน หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์, 2563, หน้า 75) ที่อธิบายว่าใช้ประโยชน์พื้นที่สถานีและโดยรอบเพื่อสร้างผลกำไร จากบทเรียนและประสบการณ์การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่น พบว่า การใช้ประโยชน์จากพื้นที่สถานีในเชิงเศรษฐกิจจะเป็นช่องทางหนึ่งในการเพิ่มผลกำไรของรถไฟความเร็วสูง อาทิ ร้านขายของ ร้านอาหาร ศูนย์บริการประชาชน รวมถึงการพัฒนาที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟเพื่อการลงทุนและการจัดตั้งสำนักงานจะช่วยสร้างความน่าสนใจในการเดินทางผ่านรถไฟความเร็วสูง และสอดคล้องกับงานวิจัยของศตวรรษ ประจักษ์ (2560) ที่ได้ศึกษาเรื่อง “การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยชุมชนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อเสริมสร้างเศรษฐกิจชุมชน จังหวัดนครราชสีมา” พบว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวภายในประเทศไทยยังมีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมากทั้งยังช่วยกระจายรายได้สู่ชุมชนในชนบทและการจ้างงานในท้องถิ่นการตลาดท่องเที่ยวของประเทศไทยเน้นการยกระดับตลาดในประเทศให้มีคุณภาพสูงขึ้นเพื่อสร้างความแตกต่างและศักยภาพส่งเสริมภูมิปัญญาการท่องเที่ยว

อย่างสมดุลเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเสริมศักยภาพในการด้านการตลาด ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัด”

ประการที่สอง คือ โอกาสในการเรียนรู้เทคโนโลยีขั้นสูง ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากในงานโยธาของโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีนได้นำวัสดุอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไทยมาใช้เป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ บางส่วนเป็นเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น ขบวนรถไฟ และระบบอาณัติสัญญาณ ประเทศไทยผลิตเองไม่ได้ จึงจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีจากสาธารณรัฐประชาชนจีน กระนั้น รัฐบาลได้ทำสัญญากับสาธารณรัฐประชาชนจีนในการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่ประเทศไทย ที่จะนำมาซึ่งการวิจัยขึ้นส่วนในระบบรางเพื่อให้สามารถผลิตรถไฟในประเทศ (Local Content) เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ สอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐดนัย สินธุพลชัย (2559) ที่ได้ศึกษาเรื่อง “การพัฒนาโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : กรณีรถไฟฟ้าถึงความเร็วสูง” พบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจะส่งผลให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการขนส่งระบบราง ซึ่งประเทศจีนเป็นหนึ่งในผู้นำด้านเทคโนโลยีการขนส่งระบบราง รวมถึงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ซึ่งความร่วมมือในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไทย-จีน ทำให้คนไทยได้รับความรู้ทางเทคโนโลยีระบบรางของจีน รวมถึงยกระดับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ทำให้คนไทยได้ฝึกฝนทักษะความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง นับเป็นความท้าทายที่สำคัญในการพัฒนารถไฟของประเทศไทย และสอดคล้องกับซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของชนิษฐา พัวพันธ์พงษ์ (2560) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติกรณีศึกษาโครงการรถไฟ

ความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมาภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน พบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงจะช่วยพัฒนาด้านบุคลากร การพัฒนาเรียนรู้ ถ่ายทอดเทคโนโลยีจากจีน การออกแบบ ควบคุมงาน การเดินรถ ทดสอบวัสดุ การผลิตชิ้นส่วน อะไหล่ ที่จะเกิดขึ้นตามสัญญา หรือ MOU จะทำให้ประเทศไทยทั้งวิศวกร ผู้ปฏิบัติได้เรียนรู้ ถ่ายทอดความรู้รถไฟความเร็วสูงจากจีน เกิดความเชี่ยวชาญ จะนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งระบบราง ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นศูนย์กลางในอาเซียนได้ เช่นเดียวกับการพัฒนาความรู้การผลิตรถยนต์ของไทยเมื่อตอนพัฒนาอีสเทิร์นซีบอร์ด จนกลายเป็น Hub ส่งออก ซึ่งต้องได้รับความร่วมมืออย่างจริงจังของทั้ง 2 ฝ่าย

ประการที่สาม คือ โครงการรถไฟความเร็วสูง ถือเป็นการลงทุนในเชิงยุทธศาสตร์ประเทศ (Strategy Investment) ที่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนไปสู่ทางขนส่งทางราง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟในระดับภูมิภาค และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) เพื่อประโยชน์ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยใช้จุดแข็งทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่จะนำมาซึ่งโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป สอดคล้องกับงานวิจัยของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2565) เรื่อง “โอกาส และความท้าทาย:โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย” ที่อธิบายว่า การคาดการณ์ผลประโยชน์และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งระดับชาติและระดับชุมชน โดยเกิดจากการกระจายที่เกิดขึ้นแต่ละระดับซึ่งอาจมีผลต่อการกำหนดนโยบายในระดับท้องถิ่น จากนโยบาย BRI ของจีน จะเห็นได้ว่า คุณหมิงจะเป็นศูนย์กลาง หรือ

HUB ในการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมต่างๆ ทั่วประเทศจีน เชื่อมต่อไปยังเมืองชั้นนำของจีน เช่น นครฉงชิ่ง นครอู่ฮั่น และเชื่อมต่อไปยังนครเซี่ยงไฮ้ นอกจากนี้คุณหมิงยังเชื่อมต่อกับเมืองชายทะเลขนาดใหญ่ เช่น ท่าเรือกวางโจว ดังนั้น เส้นทางรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-หนองคาย มีกฎเกณฑ์ความสำเร็จที่สำคัญคือต้องเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟของประเทศลาว ช่วงคุณหมิง-เวียงจันทน์ ซึ่งจะได้ผลดีต่อหลายอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากจะเป็นโอกาสให้นักท่องเที่ยวไทย และจีนเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย เรื่อง ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษาโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเพื่อการนำไปใช้ มีดังนี้

1.1 เนื่องจากเป็นการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงครั้งแรกของประเทศไทย โดยฝ่ายไทยเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนโครงการทั้งหมด และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา อันนำมาซึ่งประสบการณ์และองค์ความรู้ที่สำคัญที่จะใช้ต่อยอดในการดำเนินโครงการระยะที่ 2 ซึ่งมีความท้าทายที่สำคัญ อาทิ ปัจจัยการขาดแคลนวัสดุก่อสร้าง เนื่องจากงานก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีการใช้วัสดุก่อสร้างจำนวนมาก ส่งผลให้ รฟท. ในฐานะเจ้าของโครงการจำเป็นต้องมีการคาดการณ์ปริมาณวัสดุที่จำเป็นต้องใช้ว่ามีเพียงพอต่อปริมาณความต้องการหรือไม่

และจำเป็นต้องคำนึงถึงความผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนโครงการในอนาคต

1.2 เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงใช้งบประมาณสูงมาก อีกทั้งเส้นทางการคมนาคมจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดหนองคาย มีหลากหลายรูปแบบ ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) รถไฟทางคู่ และรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะเกิดคุ่มค่าเมื่อเกิดการพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) ตลอดแนวเส้นทาง แต่ปัจจุบันการพัฒนาเมืองที่เป็นทางผ่านของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงยังไม่มีนโยบายแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่รองรับอย่างชัดเจน และยังไม่มียุทธศาสตร์ใดในประเทศไทยเคยดำเนินการเกี่ยวกับรถไฟฟ้าความเร็วสูง จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่จะรับรอง แม้ว่ากระทรวงคมนาคมจะได้เตรียมจัดตั้งองค์กรขึ้นมาบริหารโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงก็ตาม และจากการพิจารณาสภาพปัญหาควรมีแผนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่รองรับอย่างชัดเจน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบประโยชน์ที่จะได้รับ ทั้งนี้ จะต้องมีความชัดเจนในแผนงานของหน่วยงานที่จะดูแลเรื่องรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่อไป

1.3 ควรกำหนดแนวทางความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาให้ชัดเจนว่า ต้องการพัฒนาบุคลากรในระดับใด ระดับอุดมศึกษาหรือระดับอาชีวศึกษาเพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างเป็นรูปธรรม

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

ในการทำวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษา ดังนี้

2.1 ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา การวางยุทธศาสตร์การเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระบบรางเชื่อมไทย สปป. ลาว และจีน เพื่อความมั่นคงและการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เพื่อที่จะนำผลการวิจัยไปพัฒนา ปรับปรุง และประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระบบรางของประเทศต่อไป

2.2 โอกาสและความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ผ่านการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

เอกสารอ้างอิง

ขนิษฐา พัวพันธ์พงษ์. (2560). "ความท้าทายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

กรณีศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมาภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน", การค้นคว้าอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ฉัตรชัย พ่วงสุวรรณ และธนสร กิรัมย์. (2565). การรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดิจิทัลขั้นต้นในภาคธุรกิจอุตสาหกรรม. วารสารบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, 103.

- ณัฐดนัย สิ้นธุพพลชัย. (2559). การพัฒนาโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับ
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : กรณีรถไฟฟ้าความเร็วสูง. วิทยานิพนธ์ศิลป
ศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรังสิต.
- เดช อุณหะจิรักรักษ์ (2565) เอกสารประกอบการบรรยายสัมมนาโยบายและการ
จัดการสาธารณะ, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- บุญเกียรติ การะเวกพันธ์. (2565). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการนำ
นโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย. กรุงเทพมหานคร:
มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.
- ปรัชญา เพ็งถมยา. (2563). การนำนโยบายการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งของส่วน
ราชการไปปฏิบัติภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโร
นา 2019 (COVID - 19): กรณีศึกษา ส่วนมาตรฐานเออีโกรมศุลกากร. ค้น
เมื่อ 25 มกราคม 2566, จาก
http://www3.ru.ac.th/mpaabstract/files/2563_1614239171_6214830010.pdf
- วัลย์ลिया ชนะพันธ์. (2564). การนำนโยบายการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งของส่วน
ราชการ (Work from home) ไปปฏิบัติในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติด
เชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19): กรณีศึกษา สำนักหอสมุดแห่งชาติ กรม
ศิลปากร. ค้นเมื่อ 2 มิถุนายน 2565, จาก
http://www3.ru.ac.th/mpaabstract/files/2564_1649651978_6314830070.pdf

ศตวรรษ ประจักษ์. (2560). “การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรม การท่องเที่ยวโดยชุมชนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อ เสริมสร้างเศรษฐกิจชุมชน จังหวัดนครราชสีมา.” *วารสารเวอร์ริเดียน 10(2)*, 1518.

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2565). *รายงานวิจัยเรื่อง โอกาส และความ ทำทาย: โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย.*
กรุงเทพมหานคร: ผู้แต่ง.

หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และจินตวัฒน์ ศิริรัตน์. (2563). โครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน: โอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. *วารสารไทยคดี ศึกษา, 17(2)*, 50-80.

อาทิตย์ อินธาระ เพียรพิทย์ โรจนปยุตญา และนราธร สายเส็ง. (2560), “พัฒนาการของ รถไฟไทยกับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในอนาคต”, *วารสารมหาวิทยาลัยราช ภัฏยะลา, 12 (ฉบับพิเศษ)*, 151.

ไอลดา พงศ์พัฒนากร. (2559). “ความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบ รางระหว่างไทยจีน: กรณีศึกษาในสมัยรัฐบาลนายกรัฐมนตรีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา,” การค้นคว้าอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์.