

บทที่ ๔

สรุปและ เสนอแนะ



สรุป

การขนส่งสินค้าทางรถไฟได้หยุดขงกไม่มีการขยายตัวที่สอดคล้องกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและในรอบสิบปีที่ผ่านมายังไม่ปรากฏว่ามีการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟอย่างจริงจัง การลงทุนต่าง ๆ มักขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล ทำให้ขาดความคล่องตัวในการบริหารงาน รัฐบาลเป็นผู้ควบคุมอัตราค่าระวางทำให้การปรับอัตราค่าระวางทำได้ยาก และไม่ทันกับต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การรถไฟฯ ต้องขาดทุนติดต่อกันหลายปี ดังนั้น ในแผนพัฒนาฉบับที่ ๔ ที่ใช้ในปี ๒๕๒๔-๒๕๒๙ นี้ รัฐบาลได้เน้นความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางรถไฟและมีการลงทุนในโครงการใหม่ ๆ หลายโครงการ เช่น การซื้อหัวรถจักรเพิ่มเติม การสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ การวางรางคู่จากบ้านภาชีไปจนถึงแก่งคอย เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม การที่จะเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟนั้น นอกจากจะมีการลงทุนเพิ่มแล้วจะต้องทราบด้วยว่ามีนโยบายหรือวิธีใดที่จะเพิ่มปริมาณสินค้าให้มากขึ้น และรักษาระดับปริมาณสินค้าที่ขนส่งอยู่ในปัจจุบันไม่ให้ลดน้อยลง จากภาวะที่อุปสงค์ต่อการขนส่งทางรถไฟ ทำให้พอทราบแนวทางซึ่งสรุปได้ดังนี้

๑. สินค้าประเภทผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปริมาณการขนส่งขึ้นอยู่กับมูลค่าการผลิต เมื่อมูลค่าการผลิตเพิ่มขึ้นจะทำให้ปริมาณการขนส่งน้ำมันทางรถไฟเพิ่มขึ้นไปด้วย และการขึ้นค่าระวางการขนส่งน้ำมันไม่ทำให้การขนส่งมีปริมาณลดน้อยลง เนื่องจากว่าการขนส่งทางอื่น เช่น รถบรรทุก อาจขึ้นค่าขนส่งตามไปด้วย ทำให้ค่าขนส่งทางรถไฟยังคงถูกกว่าโดยเปรียบเทียบ และรถบรรทุกที่ขนส่งน้ำมันไม่ได้ดำเนินการแข่งขันกับทางรถไฟเท่าใดนัก มักเป็นการขนส่งในช่วงใกล้ ๆ และรับช่วงขนส่งจากคลังน้ำมันไปยังลูกค้าตามเข็มน้ำมันต่าง ๆ แต่การส่ง น้ำมันออกไปต่างประเทศ ทำให้ระยะทางเฉลี่ยในการขนส่งทางรถไฟลดลง นอกจากนั้น การที่ค่าขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น ยังทำให้รถไฟได้ขนส่งแต่เฉพาะระยะทางไกล ๆ เพราะในระยะใกล้ จะใช้การขนส่งทางรถบรรทุกแทนเพราะ

ถูกกว่า ๑/

๒. สินค้าประเภทปูนซีเมนต์ ผลการวิเคราะห์พบว่า ปริมาณการขนส่งแปรผันไปตามมูลค่าการผลิต แต่แปรผกผันกับสัดส่วนการส่งออก เพราะการส่งปูนซีเมนต์ออกนอกประเทศมักใช้การขนส่งทางเรือ และการที่มีการส่งปูนซีเมนต์ออกนอกประเทศ ยังทำให้รถไฟได้ขนส่งในระยะทางที่สั้นลง การที่มีการบรรทุกส่งคราวละมาก ๆ จะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลง มีผลทำให้ค่าระวางต่อตัน/กม. ลดตามไปด้วย

๓. สินค้าประเภทผลิตภัณฑ์เกษตร ผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรต่าง ๆ ที่ปรากฏในสมการไม่สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงในตัวแปรตามได้เลย (ซึ่งอาจเป็นเพราะความคลาดเคลื่อนในการเก็บข้อมูล การกำหนดลักษณะตัวแปร หรือลักษณะพิเศษของสินค้าเกษตรที่มีการเพาะปลูกข้ามปีก็ได้) แต่พบว่า การเพิ่มในค่าระวางต่อตัน/กม. ทำให้สินค้าเกษตรคือ ข้าว และข้าวโพดนี้ มีการขนส่งในระยะทางเฉลี่ยที่ต่ำลง เพราะสินค้าเกษตรมักมีราคาต่ำไม่สามารถรับภาระค่าระวางที่สูงได้ และลักษณะการขนส่งสินค้าเกษตรมีโครงสร้างค่าระวางแบบเรียวยาวตรง คือ เมื่อขนส่งในระยะทางไกล ๆ ค่าขนส่งต่อตัน/กม. จะต่ำลง

๔. สินค้าประเภทผลิตภัณฑ์ไม้ ปริมาณการขนส่งแปรผันไปตามมูลค่าการผลิตและการส่งออก แต่เนื่องจากปัจจุบันการส่งไม้ออกนอกประเทศมีน้อยมาก จึงคาดว่าจะไม่ทำให้ปริมาณการขนส่งเพิ่มมากมายได้ และการเพิ่มในจำนวนรถบรรทุกจะทำให้ปริมาณการขนส่งทางรถไฟลดลง เนื่องจากไม้ซุงและไม้แปรรูปเป็นสินค้าที่เปราะบาง เนื้อที่ในการบรรทุก ถ้าทำการบรรทุกคราวละมาก ๆ และในระยะทางไกล ๆ จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกต่ำลง เพราะการขนขึ้นขนลงจากรถสินค้ารวมทั้งการผูกมัดก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

๕. สินค้าประเภทแร่ ปรากฏว่า ตัวแปรอิสระทั้งหมดในสมการไม่สามารถอธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงในปริมาณการบรรทุกของแร่ได้ และพบว่า เมื่อปริมาณรถบรรทุกเพิ่มขึ้นและสัดส่วน

๑/ ในช่วงระยะทางไม่เกิน ๒๐๐ กม. การขนส่งทางถนนจะถูกกว่าทางรถไฟ

รายละเอียดดูได้จาก ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ, อ้างแล้ว, หน้า ๗๘

การส่งออกเพิ่มมากขึ้นกลับทำให้ระยะทางเฉลี่ยในการบรรทุกลดต่ำลง และเมื่อระยะทางเฉลี่ยในการบรรทุกเพิ่มขึ้น ต้นทุนในการขนส่งก็จะเพิ่มตามไปด้วย

๖. การขนส่งสินค้าทั้งหมดทางรถไฟ ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟแปรผันไปตามมูลค่าการผลิต และแปรผันกลับกับค่าระวาง เป็นไปตามทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ และมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับมูลค่าการผลิต มีความสัมพันธ์ในเชิงลบกับปริมาณการขนส่ง แสดงว่า เมื่อมีการส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นจะทำให้การขนส่งทางรถไฟมีปริมาณลดน้อยลง เหตุผลเนื่องมาจากโครงสร้างการส่งออกของไทยมีใช้ขึ้นอยู่กับสินค้า เกษตรไม่กี่ชนิดเหมือนก่อน แต่เริ่มมีการส่งออกสินค้าเกษตรหลายชนิดรวมทั้งส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมด้วย สินค้าเกษตรบางชนิดไม่มีขนส่งทางรถไฟเลย เช่น มันสำปะหลัง ในปี ๒๕๒๓ มีการส่งออก ๕,๒๑๗,๗๐๒ ตันมูลค่า ๑๔,๘๘๗ ล้านบาท แต่การรถไฟไม่ได้เข้าใช้ส่วนในการขนส่งเลย ส่วนน้ำตาลมีมูลค่าการส่งออก ๒,๘๗๕ ล้านบาท ปริมาณ ๔๕๑,๖๘๖ ตัน ^{๒/} มีการขนส่งทางรถไฟเพียง ๔๘,๐๐๐ ตัน หรือประมาณ ๑๐-๑๑% ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด สินค้าออกประเภทตึก, ถากน้ำตาล ฯลฯ ก็เช่นเดียวกัน ทำให้อัตราการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรถไฟน้อยกว่าอัตราการเพิ่มในสัดส่วนการส่งออกและอีกสาเหตุหนึ่งอาจมาจาก เส้นทางรถไฟไม่ผ่านแหล่งผลิตสินค้า เหล่านี้และขาดรางที่สามารถเข้าไปถึงท่าส่งออกได้อย่างพอเพียง

กล่าวโดยสรุป ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะขึ้นอยู่กับ มูลค่าการผลิต การแข่งขันทางรถบรรทุก การส่งออกจะมีผลต่อระยะทางเฉลี่ยในการขนส่งทางรถไฟ เพราะทำให้การขนส่งมีระยะทางสั้นลง การแข่งขันทางรถบรรทุกมีทั้งทำให้ระยะทางเฉลี่ยยาวขึ้น และลดลง โดยขึ้นอยู่กับชนิดและประเภทของสินค้า และการขนส่งในระยะทางที่ไกลขึ้นจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งลดลงในสินค้าประเภทไม้และสินค้าเกษตร

^{๒/} ธนาคารแห่งประเทศไทย, รายงานเศรษฐกิจรายเดือน, (มกราคม ๒๕๒๔),

ข้อเสนอแนะในการกำหนดแนวนโยบาย

ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทั้งแยกเป็นรายชนิดสินค้าและรวมทุกประเภทสินค้าสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางสำหรับกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าและให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ โดยทั้งหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคมสามารถปรับปรุงนโยบายและแนวทางให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและเงื่อนไขได้ดังนี้

๑. การขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นการขนส่งที่มีราคาถูกกว่าการขนส่งแบบอื่นในระยะทางไกล การรถไฟฯจึงสมควรเน้นการขนส่งระยะไกล ส่วนรัฐบาลควรกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้สินค้าที่มีการขนส่งระยะไกล หันมาใช้การขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น มาตรการที่มีมีการเสนออยู่เสมอก็คือ ให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนตามสภาพที่เป็นจริง โดยเพิ่มค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ซ่อม บำรุงถนน รวมอยู่ในค่าธรรมเนียมที่เก็บจากรถยนต์บรรทุก เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลได้อุดหนุนการขนส่งทางถนนโดยทางอ้อมด้วยการรับภาระในการก่อสร้าง ซ่อม บำรุงถนนเอง ในถนนหลักทุกภาค ควรมีด่านเก็บเงินค่าผ่านทางและตรวจน้ำหนักการบรรทุกอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพ และการแข่งขันระหว่างรถไฟและถนนมีประสิทธิภาพ ยุติธรรม

๒. ควรให้การรถไฟฯมีอิสระในการกำหนดค่าระวางได้เอง จากการศึกษาข้างต้นพบว่า สินค้าประเภทโดยเฉพาะสินค้าที่มีราคาสูง เช่น น้ำมัน จะไม่ไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงค่าระวางนัก ในขณะที่สินค้ายาถูก เช่น สินค้าเกษตร จะไหวตัวต่อการเปลี่ยนแปลงในค่าระวางสูง ดังนั้นจึงควรให้อิสระแก่การรถไฟฯในการกำหนดค่าระวางให้เหมาะสมกับชนิดของสินค้า สินค้าบางชนิด การรถไฟฯ ต้องลดค่าระวางลงจากอัตราปกติเพื่อให้แข่งขันกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ ได้ แต่สินค้าบางชนิดการรถไฟฯ มีโอกาสตั้งค่าระวางได้สูงกว่าที่เป็นอยู่ แต่กลับไม่สามารถทำได้ เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้ให้สิทธิอันนี้ไว้ ทำให้การรถไฟฯต้องประสบกับปัญหาขาดทุนติดต่อกันหลายปี และการที่การรถไฟฯ ไม่สามารถปรับค่าระวางให้ยืดหยุ่นไปตามสภาวะตลาดทำให้ขาดความคล่องตัวในการแข่งขันกับการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมาก

๓. รัฐบาลควรจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ในการประสานงานการขนส่งของประเทศไม่ให้มีการแข่งขันกันเองจนไร้ประสิทธิภาพ ดังเช่นหน่วยงาน Interstate Commerce Commission (ICC) ของสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นหน่วยงานวางแผนการขนส่งว่าในแต่ละท้องที่

ควรใช้การขนส่งประเภทใดจึงจะประหยัดที่สุด : เช่น การขนส่งแร่จากเหมืองในภาคเหนือมาภาคกลางควรใช้การขนส่งทางรถไฟ จากนั้นเมื่อถึงนครสวรรค์ ควรใช้การขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยาต่อไปเพราะค่าขนส่งต่ำกว่า เมื่อกำหนดแผนงานไว้เช่นนี้ จะได้ทำการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และชักจูงผู้ส่งสินค้าให้ขนส่งตามวิธีที่กำหนดไว้ ส่วนการขนส่งในระยะสั้น ๆ ก็กำหนดให้ขนส่งทางรถบรรทุก เพราะมีความคล่องตัวกว่า และต้นทุนต่ำกว่าเมื่อเป็นดังนี้ การก่อสร้างถนนในส่วนภูมิภาคจะได้ไม่สร้างขนานกับทางรถไฟ หรืออยู่บริเวณเดียวกันแต่กระจายไปยังจุดอื่นที่ยังไม่มีการขนส่งที่ดีไปถึง ขจัดปัญหาการลงทุนซ้ำซ้อน และทำให้มีการใช้การคมนาคมแต่ละประเภทอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ถึงแม้ว่าการศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะได้แสดงถึงปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่สำคัญ ๆ แต่ก็ยังไม่สมบูรณ์ดีนัก ดังนั้นในการศึกษาต่อไปของผู้ที่สนใจจะทำการศึกษาต่อในเรื่องนี้ มีข้อเสนอแนะดังนี้

๑. ควรพิจารณาข้อมูลของการขนส่งทางถนนและทางน้ำเพิ่มเติม วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้ใช้จำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนในแต่ละปีเป็นตัวแทน (PROXY) แสดงถึงระดับการแข่งขันจากรถบรรทุกซึ่งอาจยังไม่เหมาะสมนัก การศึกษาคราวต่อไป ถ้าใช้ข้อมูลค่าขนส่งทางรถบรรทุกและทางเรือเข้ามาพิจารณาด้วยจะสมบูรณ์ยิ่งขึ้น หรืออาจใช้จำนวนรถบรรทุกแยกตามชนิดสินค้า เช่น รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกปูนซีเมนต์ ก็จะสามารถดีกว่า

๒. ควรเสนอถึงผลของการขนส่งที่รวดเร็วและถึงสถานที่ที่ต้องการว่ามีอิทธิพลต่อการเลือกประเภทการขนส่งหรือไม่เพียงใด เพราะว่าการขนส่งได้ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ได้ในด้านเวลาและสถานที่ การศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มิได้นำตัวแปรเหล่านี้มาพิจารณา จึงไปรวมอยู่ใน Error term ซึ่งทำให้ไม่สามารถทราบถึงอิทธิพลของปัจจัยทั้งสองได้

๓. ให้มีลักษณะเป็นพลวัต (Dynamic) มากขึ้น เพราะสินค้าบางชนิดมีการผลิตคาบเกี่ยวระหว่างปี และมีการซื้อขายล่วงหน้า ทำให้การขนส่งไม่สัมพันธ์กับการผลิต เพราะมีการสต็อกเอาไว้และความล่าช้าในการติดต่อค้าขาย

๔. ควรนำปัจจัยด้านประสิทธิภาพในการบริหารงานของการรถไฟฟ้า เข้ามาร่วมพิจารณาด้วย ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ใช้จำนวนรถสินค้าที่การรถไฟฟ้าใช้ในการขนส่งสินค้า เป็นตัวแสดงถึงประสิทธิภาพและเทคโนโลยีของการรถไฟฟ้า ซึ่งอาจไม่เหมาะสมนัก การศึกษาต่อไปอาจใช้ปัจจัยอื่นที่เหมาะสมกว่าเข้ามาทำการพิจารณาร่วมด้วย ก็จะเป็นประโยชน์มากยิ่งขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย