

บรรณานุกรม



ภาษาไทย

กรมป่าไม้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. รายงานประจำปี ๒๕๒๑. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย, ๒๕๒๑.

กองวิจัยสินค้าและภาวะตลาด กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์. การขนส่งสินค้าทางรถไฟ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ข้าวพาณิชย์, ๒๕๒๒.

การผลิตและการค้าหนังสือพิมพ์ของประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ข้าวพาณิชย์, ๒๕๑๔.

ระบบการขนส่งสินค้าของไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ข้าวพาณิชย์, ๒๕๑๔.

รายงานการศึกษาเรื่องข้าวโพด เล่ม ๑. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ข้าวพาณิชย์, ๒๕๒๐

รายงานผลการศึกษาริวิจัยท่าเรือภาคใต้. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์อักษรไทย, ๒๕๒๒

กองวิชาการ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม. สถิติเรือค้าชายฝั่ง. เอกสารโรเนียว, ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔.

กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. รายงานการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน ปีงบประมาณ ๒๕๒๒. เอกสารโรเนียว, มีนาคม ๒๕๒๔.

กองเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. สถิติการเกษตรของประเทศไทย. (ปีเพาะปลูก ๒๕๑๗/๑๘-๒๕๒๓/๒๔) กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปี ๒๕๒๓. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ ดีแอนด์ เอส, ๒๕๒๔.

_____. สมุดอัตราสินค้าเล่ม ๑. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การรถไฟ, ๒๕๕๕.

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. รายงานประจำปี ๒๕๒๓ กิจการที่ได้รับการส่งเสริม. กรุงเทพฯ: พันธุ์ พับลิชชิ่ง, ๒๕๒๓.

ทานตะวัน แก้วเขตการ. หลักและวิธีปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าบริการรถไฟ. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๑๙.

บริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด. รายงานประจำปี ๒๕๒๓. กรุงเทพฯ: รุ่งศิลป์การพิมพ์, ๒๕๒๔

ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ และคณะ. ผลกระทบของการขึ้นราคาน้ำมันต่อการขนส่งทางน้ำและทางบก. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรกฎาคม ๒๕๒๔.

พรชัย พันธุ์ วัฒนา. การขนส่งทางรถไฟและการแข่งขันกับการขนส่งทางถนนในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๑๗.

สง่า นาวีเจริญ. เศรษฐกิจการขนส่ง. เอกสารโรเนียว คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๑๐.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๕๒๙. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย, ๒๕๒๔.

สำนักงานการพลังงานแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและพลังงาน เชื้อเพลิงและพลังงานของประเทศไทย ๒๕๒๑. กรุงเทพฯ: วิกตอรีการพิมพ์, ๒๕๒๒.

สุวรรณ ทิพยกุล. การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาอุตสาหกรรมเหมืองแร่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๑๑.

ภาษาอังกฤษ

Daggett, S. Principle of Inland Transportation. 4th ed. New York: Harper & Brothers Publisher, 1955.

Department of Mineral Resources. Mineral Statistics of Thailand. 1976-1980.

- Dickey, R.I. Accountants' Cost Handbook. New York: The Ronald Press Company, 1960.
- Keeler, T.E. "Railroad Cost, Return to Scale, and Excess Capacity" The Review of Economics and Statistics, 56 (May 1974) 201-207.
- Locklin, D.P. Economics of Transportation. 7 th ed. Illinois: Richard D. Irwin, Inc, 1972.
- Pegrum, D.F. Transportation Economics and Public Policy. 3 rd ed. Richard D. Irwin, Inc, 1973.
- Rao, P.S. "Forecasting the Demand for Rail Freight Services" Journal of Transport Economics and Policy (January 1978). 7-26.
- Rimmer, P.J. Transportation in Thailand. Australian National University, Canberra, 1971.
- Sampson, R.J. and Farris, M.T. Domestic Transportation, Practice Theory and Policy. 4 th ed. Boston: Houghton Mifflin Company, 1979.
- State Railway of Thailand. Information Booklet. (1965-1981).
- Wilbur Smith and Lyon Association. Thailand Transportation Co-ordination Study, Vol. 1, 2. Report to Ministry of Communications, 1970.

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางผนวกที่ ๑

หน่วย : พันตัน

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (T_{rc})

ประเภทสินค้า						ปริมาณการขนส่ง
พ.ศ.	น้ำมัน	ปูนซีเมนต์	ข้าว&ข้าวโพด	ไม้ซุง & ไม้แปรรูป	แร่	รวมทุกประเภทสินค้า
๒๕๐๘	๕๕๗	๒๘๒	๖๕๖	๒๙๐	๙๑	๓,๙๓๕
๒๕๐๙	๕๕๗	๔๘๑	๖๑๓	๒๖๙	๑๒๒	๔,๒๗๒
๒๕๑๐	๖๐๘	๕๑๐	๗๓๙	๒๘๗	๒๐๗	๔,๗๘๔
๒๕๑๑	๕๗๖	๖๕๙	๖๒๒	๒๘๔	๒๘๓	๔,๙๔๔
๒๕๑๒	๕๗๖	๖๓๔	๕๘๙	๒๓๒	๓๕๕	๓,๓๑๒
๒๕๑๓	๙๕๗	๖๔๓	๖๙๖	๒๓๓	๓๖๖	๔,๗๕๑
๒๕๑๔	๑,๐๐๐	๗๕๖	๖๙๘	๒๖๐	๓๒๓	๔,๗๕๓
๒๕๑๕	๑,๓๕๗	๙๔๔	๕๙๗	๒๕๐	๑๘๘	๔,๙๙๓
๒๕๑๖	๑,๑๘๐	๘๙๐	๔๑๘	๒๗๗	๑๘๖	๕,๕๙๑
๒๕๑๗	๘๙๐	๘๘๑	๕๙๒	๒๙๑	๒๗๘	๔,๘๙๑
๒๕๑๘	๙๗๗	๘๗๔	๖๖๙	๒๗๘	๑๗๘	๔,๘๓๐
๒๕๑๙	๙๕๐	๑,๑๒๑	๖๘๒	๓๒๘	๑๘๘	๕,๓๕๘
๒๕๒๐	๑,๑๗๔	๑,๕๑๓	๖๕๒	๓๖๙	๒๗๙	๖,๒๐๐
๒๕๒๑	๑,๒๘๐	๑,๖๙๖	๔๕๘	๒๑๘	๔๐๘	๕,๙๐๘
๒๕๒๒	๑,๔๘๔	๑,๗๖๘	๖๒๘	๒๐๐	๔๘๓	๖,๓๕๕
๒๕๒๓	๑,๓๓๒	๑,๕๗๔	๗๗๑	๑๙๔	๔๖๙	๖,๐๒๙

ที่มา : กองพาณิชย์สินค้า ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางผนวกที่ ๒

หน่วย : กม./ตัน

ระยะทางเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ALH_{it})

ประเภทสินค้า พ.ศ.	น้ำมัน	ปูนซีเมนต์	ข้าว&ข้าวโพด	ไม้ซุง&ไม้แปรรูป	แร่
๒๕๐๘	๕๒๓	๔๓๘	๕๒๓	๕๔๗	๕๕๘
๒๕๐๙	๕๕๐	๓๕๑	๔๕๔	๔๙๒	๕๐๘
๒๕๑๐	๕๕๖	๕๐๒	๕๖๐	๕๑๗	๕๕๙
๒๕๑๑	๕๖๕	๕๑๘	๕๓๑	๕๕๐	๕๖๘
๒๕๑๒	๕๖๙	๕๑๔	๔๕๘	๕๓๕	๕๕๐
๒๕๑๓	๕๗๒	๕๓๙	๕๕๕	๕๑๑	๕๖๐
๒๕๑๔	๕๗๔	๔๕๗	๖๓๑	๕๖๐	๕๐๗
๒๕๑๕	๔๙๗	๒๘๗	๕๗๓	๖๐๘	๕๗๙
๒๕๑๖	๕๑๕	๒๖๗	๖๓๒	๕๙๖	๕๐๔
๒๕๑๗	๕๔๐	๒๔๕	๖๔๘	๖๐๐	๕๕๕
๒๕๑๘	๔๙๒	๒๓๔	๗๕๙	๖๑๔	๕๙๖
๒๕๑๙	๕๖๐	๒๓๐	๘๐๕	๖๐๘	๕๔๒
๒๕๒๐	๕๗๔	๒๒๐	๗๒๗	๕๙๕	๕๑๗
๒๕๒๑	๕๘๒	๒๑๑	๘๕๓	๖๓๖	๖๗๙
๒๕๒๒	๕๐๐	๑๙๗	๘๕๖	๗๐๖	๖๕๕
๒๕๒๓	๕๙๐	๒๐๖	๘๖๐	๖๙๙	๖๒๘



ที่มา : กองพาณิชย์สินค้า ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางผนวกที่ ๓

ค่าระวางเฉลี่ยต่อปริมาณการบรรทุกสินค้า ๑ ตันทางรถไฟ (ART_{it})
ณ ราคาครั้งที่ ๒๕๑๔

หน่วย : บาท/ตัน

ประเภทสินค้า พ.ศ.	น้ำมัน	ปูนซีเมนต์	ข้าว&ข้าวโพด	ไม้ซุง&ไม้แปรรูป	แร่	ค่าระวางเฉลี่ย ของสินค้าทุกชนิด
๒๕๐๘	๑๖๕.๕๑	๑๒๖.๖๕	๑๓๑.๘๗	๑๖๙.๒๖	๑๕๘.๗๒	๑๑๙.๕๑
๒๕๐๙	๑๗๕.๕๑	๑๐๙.๕๑	๑๓๐.๓๒	๑๗๑.๕๒	๑๖๑.๙๐	๑๒๓.๕๖
๒๕๑๐	๑๖๘.๓๔	๑๓๙.๕๗	๑๓๐.๒๘	๑๗๓.๒๐	๑๖๖.๐๖	๑๒๘.๐๑
๒๕๑๑	๑๗๓.๖๕	๑๓๙.๗๙	๑๓๘.๒๕	๑๗๒.๘๗	๑๖๖.๖๑	๑๒๗.๕๑
๒๕๑๒	๑๗๗.๕๒	๑๓๖.๓๔	๑๒๘.๑๗	๑๗๒.๓๖	๑๖๓.๐๓	๑๓๓.๘๖
๒๕๑๓	๑๖๘.๘๒	๑๓๗.๓๗	๑๔๓.๐๘	๑๖๓.๖๒	๑๖๓.๓๕	๑๓๖.๕๖
๒๕๑๔	๑๖๐.๗๙	๑๑๗.๒๗	๑๔๗.๕๖	๑๕๗.๒๒	๑๕๓.๙๒	๑๓๐.๐๗
๒๕๑๕	๑๕๓.๘๓	๘๐.๖๗	๑๓๘.๒๙	๑๗๑.๓๑	๑๕๖.๘๑	๑๒๑.๐๕
๒๕๑๖	๑๓๕.๙๓	๗๐.๕๖	๑๓๘.๑๖	๑๕๘.๓๖	๑๒๙.๒๖	๙๒.๓๕
๒๕๑๗	๑๑๑.๑๘	๕๓.๒๐	๑๓๒.๓๕	๑๑๕.๓๑	๘๘.๗๐	๘๙.๗๓
๒๕๑๘	๑๐๘.๐๖	๖๑.๖๐	๑๒๘.๕๖	๑๓๕.๙๖	๘๓.๖๘	๙๓.๙๖
๒๕๑๙	๘๐.๕๐	๕๖.๘๕	๑๕๑.๖๕	๑๓๖.๘๒	๘๓.๑๙	๙๓.๕๕
๒๕๒๐	๘๑.๘๖	๕๗.๖๐	๑๓๖.๗๘	๑๓๙.๕๕	๗๖.๘๐	๘๙.๖๖
๒๕๒๑	๗๑.๕๘	๓๘.๐๐	๑๒๖.๗๕	๑๒๗.๕๓	๖๕.๗๓	๗๖.๘๒
๒๕๒๒	๙๓.๗๘	๓๖.๒๕	๑๓๐.๖๕	๑๓๕.๖๖	๖๕.๘๑	๘๐.๕๙
๒๕๒๓	๑๐๕.๒๕	๓๒.๘๓	๑๑๕.๖๗	๑๐๗.๕๓	๕๐.๕๖	๗๒.๒๘

ที่มา : กองพาณิชย์สินค้า ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางผนวกที่ ๔

ค่าระวางเฉลี่ยต่อการบรรทุกสินค้า ๑ ตัน/๑ กม.ทางรถไฟ (ARTM_{IT})

ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๕)

หน่วย : สตางค์/ตัน/กม.

ประเภทสินค้า พ.ศ.	น้ำมัน	ปูนซีเมนต์	ข้าว&ข้าวโพด	ไม้ซุง&ไม้แปรรูป	แร่
๒๕๐๘	.๓๑๖๒๖	.๒๕๕๕๑	.๒๕๒๑๕	.๓๐๕๔๓	.๒๕๔๔๘
๒๕๐๙	.๓๑๗๒๕	.๓๑๑๗๐	.๒๕๗๐๔	.๓๔๘๖๒	.๓๑๘๗๐
๒๕๑๐	.๓๐๘๕๒	.๒๖๖๘๑	.๒๕๓๒๒	.๓๓๕๐๑	.๒๕๗๐๖
๒๕๑๑	.๓๐๗๓๓	.๒๖๕๘๖	.๒๖๐๓๕	.๓๒๐๑๒	.๒๕๓๓๓
๒๕๑๒	.๓๑๑๘๑	.๒๖๕๒๖	.๒๕๗๕๔	.๓๒๒๑๗	.๒๕๖๔๒
๒๕๑๓	.๒๕๔๑๕	.๒๕๕๘๖	.๒๕๗๕๐	.๓๒๐๒๐	.๒๕๑๖๘
๒๕๑๔	.๒๕๐๑๓	.๒๕๖๖๑	.๒๕๓๖๘	.๒๕๐๗๖	.๒๕๓๓๗
๒๕๑๕	.๒๕๕๓๘	.๒๕๑๐๕	.๒๕๑๓๕	.๒๕๑๗๗	.๒๕๐๘๔
๒๕๑๖	.๒๖๒๒๑	.๒๖๕๒๖	.๒๕๑๖๒	.๒๕๓๑๘	.๒๕๖๔๗
๒๕๑๗	.๒๕๕๕๘	.๒๕๗๑๓	.๒๕๔๒๓	.๑๕๐๕๓	.๑๖๔๕๕
๒๕๑๘	.๒๕๑๔๒	.๒๖๓๒๔	.๑๖๕๒๕	.๒๕๕๘๑	.๑๗๒๑๕
๒๕๑๙	.๑๗๔๗๘	.๒๕๓๗๐	.๑๗๕๕๕	.๒๒๕๐๓	.๑๕๘๒๑
๒๕๒๐	.๑๗๒๗๐	.๒๕๖๓๓	.๑๕๘๑๔	.๒๒๕๔๑	.๑๕๔๑๘
๒๕๒๑	.๑๕๘๓๑	.๑๗๑๖๖	.๑๕๘๕๕	.๒๒๐๕๒	.๑๗๐๘๑
๒๕๒๒	.๑๕๗๕๖	.๑๕๔๐๒	.๑๕๕๔๒	.๑๕๐๗๔	.๑๕๕๕๐
๒๕๒๓	.๒๕๗๔๗	.๑๕๑๐๔	.๑๖๑๒๒	.๑๕๔๒๒	.๑๕๖๒๔

ที่มา : กองพาณิชย์สินค้า ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางผนวกที่ ๕

มูลค่าผลผลิตของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ (Q_{it}) ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๔)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทสินค้า พ.ศ.	น้ำมัน ^{๑/}	ปูนซีเมนต์ ^{๒/}	ข้าว&ข้าวโพด ^{๓/}	ไม้ซุง&ไม้แปรรูป ^{๔/}	แร่ ^{๕/}	ผลผลิตรวม (GNP) ^{๖/}
๒๕๐๘	๑,๑๒๒	๗๓๔	๒๒, ๓๒๔	๓, ๕๔๐	๕๑	๑๕๘, ๑๕๖
๒๕๐๙	๑, ๓๑๘	๘๗๓	๒๔, ๑๘๐	๓, ๔๙๔	๕๕	๑๘๒, ๘๒๐
๒๕๑๐	๑, ๕๑๗	๑, ๐๑๔	๒๐, ๖๘๑	๓, ๙๑๔	๑๕๐	๑๘๗, ๖๕๑
๒๕๑๑	๑, ๘๑๑	๑, ๒๗๓	๒๑, ๕๕๘	๔, ๓๗๔	๒๖๒	๑๙๘, ๗๒๐
๒๕๑๒	๒, ๒๕๘	๑, ๕๑๑	๒๗, ๙๑๔	๔, ๐๑๖	๓๐๐	๒๑๓, ๕๘๕
๒๕๑๓	๒, ๕๒๑	๑, ๕๓๖	๒๙, ๑๐๖	๓, ๕๐๘	๓๕๓	๒๒๖, ๐๖๖
๒๕๑๔	๓, ๓๙๐	๑, ๖๒๒	๒๙, ๕๐๐	๓, ๗๗๐	๔๘๐	๒๓๙, ๐๖๙
๒๕๑๕	๔, ๑๕๕	๑, ๙๙๔	๒๕, ๕๖๖	๓, ๖๓๘	๕๕๑	๒๕๘, ๗๓๙
๒๕๑๖	๔, ๘๖๑	๒, ๑๖๕	๓๑, ๖๘๗	๓, ๖๙๙	๕๓๗	๒๙๔, ๘๕๒
๒๕๑๗	๕, ๒๖๗	๒, ๒๙๑	๒๙, ๒๙๗	๔, ๖๙๖	๖๔๐	๒๙๗, ๒๒๗
๒๕๑๘	๕, ๘๐๑	๒, ๓๓๓	๓๓, ๓๒๗	๓, ๙๕๗	๖๕๒	๓๐๘, ๗๕๙
๒๕๑๙	๕, ๒๗๙	๒, ๕๙๖	๓๒, ๖๕๒	๕, ๕๒๕	๓๘๘	๓๓๖, ๓๗๔
๒๕๒๐	๕, ๕๘๓	๒, ๙๘๒	๒๘, ๗๖๒	๕, ๖๕๑	๔๓๘	๓๖๓, ๓๙๘
๒๕๒๑	๕, ๕๗๓	๒, ๙๕๖	๓๗, ๒๘๑	๕, ๕๐๙	๕๑๘	๔๐๐, ๑๒๙
๒๕๒๒	๕, ๘๕๓	๓, ๐๕๖	๓๕, ๒๒๘	๕, ๐๑๑	๕๙๒	๔๒๘, ๒๕๒
๒๕๒๓	๕, ๒๕๓	๓, ๑๓๙	๓๗, ๕๘๘	๕, ๓๐๙	๖๑๕	๔๓๑, ๗๗๙

- ที่มา : ๑. และ ๒. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 ๓. และ ๔. กองเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเกษตร
 และสหกรณ์
 ๕. กรมทรัพยากรธรณี
 ๖. ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางผนวกที่ ๖

มูลค่าการส่งออกของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ (EX_{it}) ณ ราคาคงที่ (๒๕๑๙)

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทสินค้า พ.ศ.	น้ำมัน ^{๑/}	ปูนซีเมนต์ ^{๒/}	ข้าว&ข้าวโพด ^{๓/}	ไม้ซุง&ไม้แปรรูป ^{๔/}	แร่ ^{๕/}	มูลค่าการส่งออกรวม ^{๖/}
๒๕๐๘	๓๖๔	๖๓	๘,๘๔๘	๑,๒๐๒	๔๔	๒๔,๒๘๐
๒๕๐๙	๔๕๕	๒๗	๘,๘๒๘	๑,๐๖๙	๖๘	๒๕,๔๕๐
๒๕๑๐	๓๙๐	๒๐	๘,๕๑๗	๗๔๓	๑๒๔	๒๔,๕๐๙
๒๕๑๑	๑๖๗	๒๑	๗,๔๓๙	๖๓๙	๑๘๒	๒๓,๒๒๔
๒๕๑๒	๑๗๓	๕๗	๗,๒๐๗	๖๕๗	๒๔๙	๒๔,๓๙๓
๒๕๑๓	๘๘	๙๐	๗,๕๑๖	๖๙๔	๓๒๙	๒๔,๕๙๘
๒๕๑๔	๔๕๕	๑๔๓	๑๐,๒๘๙	๑,๒๘๙	๓๕๒	๒๘,๕๕๔
๒๕๑๕	๑,๐๗๘	๔๓๖	๑๒,๘๔๔	๑,๒๙๐	๒๗๒	๓๕,๔๑๙
๒๕๑๖	๑,๔๐๔	๕๒๓	๖,๔๓๐	๑,๘๓๑	๓๒๕	๔๓,๙๖๕
๒๕๑๗	๓๔๔	๕๕๑	๘,๗๑๕	๙๖๙	๓๗๓	๕๕,๖๖๔
๒๕๑๘	๒๓๐	๕๓๔	๘,๐๑๖	๗๖๕	๒๙๐	๔๖,๘๘๒
๒๕๑๙	๙๙	๓๗๘	๑๓,๐๗๑	๑,๒๐๕	๓๔๓	๖๐,๗๙๗
๒๕๒๐	-	๑๘๗	๑๕,๗๐๒	๕๑๔	๒๙๘	๖๖,๑๖๙
๒๕๒๑	-	๑๓	๑๐,๖๕๐	๑๙๘	๓๒๘	๗๑,๕๕๖
๒๕๒๒	๑๔๓	๑๓	๑๕,๘๙๘	๗๕	๓๙๙	๘๔,๗๘๐
๒๕๒๓	๓๒	๒๐	๑๖,๓๑๗	๑๓	๔๖๖	๘๗,๒๒๘

ที่มา : ๑.,๒. และ ๖ ธนาคารแห่งประเทศไทย

๓ และ ๔ กองเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเกษตรและ
สหกรณ์

๕ กรมทรัพยากรธรณี

ตารางผนวกที่ ๗

จำนวนรอบหมุนเวียนรถสินค้าของการรถไฟในรอบปี^๒/ (NCL) และจำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียน
ในแต่ละปี^๒/ (CVR)

หน่วย : คัน

จำนวนรถ พ.ศ.	รถสินค้าของการรถไฟ (คิดเป็นรถ ๔ ล้อ)	จำนวนรถบรรทุก จดทะเบียน
๒๕๐๘	๓๓๕,๑๙๒	๖๔,๔๔๓
๒๕๐๙	๓๗๑,๔๑๖	๗๘,๖๒๗
๒๕๑๐	๔๐๑,๔๘๐	๙๐,๓๗๐
๒๕๑๑	๔๒๗,๙๙๑	๑๐๐,๔๑๔
๒๕๑๒	๓๗๒,๓๖๗	๑๒๑,๓๖๙
๒๕๑๓	๓๘๙,๙๘๒	๑๓๕,๖๗๓
๒๕๑๔	๓๘๕,๔๘๖	๑๔๗,๒๑๘
๒๕๑๕	๔๐๙,๖๐๐	๑๕๙,๑๒๖
๒๕๑๖	๓๗๐,๗๑๙	๑๗๙,๓๙๔
๒๕๑๗	๓๙๑,๒๗๒	๒๓๒,๓๙๖
๒๕๑๘	๓๘๑,๕๐๓	๒๓๘,๐๕๗
๒๕๑๙	๔๑๖,๗๗๒	๒๘๕,๑๗๓
๒๕๒๐	๔๗๖,๕๓๓	๓๔๕,๕๓๕
๒๕๒๑	๔๕๐,๓๙๙	๓๖๘,๓๗๓
๒๕๒๒	๔๗๙,๘๑๕	๓๙๙,๓๐๒
๒๕๒๓	๔๖๒,๖๘๔	๔๕๑,๘๘๐



- ที่มา : ๑. กองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย
๒. กรมทางหลวง และกองทะเบียนยานพาหนะ กรมตำรวจ

ตารางผนวกที่ ๘

ผลการคำนวณที่ได้จากวิธี 2SLS และ 2SLS โดยใช้ Logarithmic Transformation

Estimation Method Variable	Linear 2SLS	Log
สมการที่ 1		
T_{1t}		
C	-3038.23 (-2.17321)	-21.6025 (1.05795)
Q_{1t}	-0.343551 (2.94677)	-0.05785 (-0.075386)
$\frac{Ex_{1t}}{Q_{1t}}$	496.283 (0.750437)	0.231288 (1.11828)
CVR	2.60317 (1.89066)	2.34696 (1.17529)
ART_{1t}	15.9223 (2.37387)	3.55382 (1.19241)
2		
R	.6301	-.3060
D.W.	1.9305	1.6626
F (4, 11)	4.68387	-0.64439

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method		Linear 2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 2	ALH _{1t}		
	C	454.464 (6.24106)	6.70967 (37.1748)
	CVR	-0.157429 (-1.59513)	-0.0919137 (-0.858994)
	EX _{1t}	-170.420 (-2.4789)	-0.0116358 (-0.605710)
	Q _{1t}		
	ARTM _{1t}	482.891 (2.16426)	0.001853 (.006979)
	R ²	0.7201	.5484
	D.W.	2.1941	1.4406
	F(3, 12)	10.2913	4.85675
สมการที่ 3	ARTM _{1t}		
	C	-0.342819 (-1.08142)	-47.5698 (-0.763581)
	NCL _{1t}	0.712644 (0.989716)	-0.337035 (-0.141458)
	T _{1t}	-0.000133 (-1.01635)	0.631579 (0.249726)
	ALH _{1t}	.0011305 (2.02103)	6.60063 (0.983457)
	R ²	.6234	-0.4410
	D.W.	1.5807	1.5411
	F(3, 12)	6.62191	-1.22406

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method		Linear 2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 4	T_{2t}		
	C	1845.89 (2.06458)	0.799795 (0.264983)
	Q_{2t}	0.944874 (3.57656)	2.54519 (2.69453)
	$\frac{EX}{Q}_{2t}$	-4169.89 (3.13012)	-0.146724 (-2.89077)
	CVR	-6.48815 (-2.14031)	-1.90351 (-1.63682)
	ART_{2t}	-11.9685 (2.15798)	-0.866028 (-1.46574)
	R^2	.9450	.9253
	D.W.	1.3945	1.4378
	$F(4, 11)$	47.2771	34.0751

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method		Linear 2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 5	ALH _{2t}		
	C	1964.86 (1.50390)	8.47005 (16.4978)
	CVR	-2.28782 (-1.73756)	-0.832561 (-1.05493)
	$\frac{EX}{Q}_{2t}$	-513.517 (-1.97547)	0.002864 (0.0237236)
	ARTM _{2t}	-4464.26 (-1.05431)	-1.13474 (-0.35235)
	R ²	.7118	.7341
	D.W.	2.3715	.7784
	F _(3, 12)	9.87967	11.0431
	สมการที่ 6	ARTM _{2t}	
C		0.259861 (2.97364)	11.8770 (1.94842)
NCL _{2t}		0.696698 (0.831410)	1.85190 (2.05462)
2t		-0.000168 (-1.59341)	-1.61223 (-2.41382)
ALH _{2t}		0.0005666 (0.553867)	0.150172 (0.831165)
R ²		.7535	.6451
D.W.		2.4229	2.6178
F _(3, 12)		12.2271	7.27056

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method Variable	Linear 2SLS	Log
สมการที่ 7 T_{3t}		
C	-3798.33 (1.19906)	153.786 (0.310293)
Q_{3t}	0.0354111 (0.713262)	-2.18717 (0.213860)
$\frac{EX_{3t}}{Q_{3t}}$	1373.76 (0.990773)	-0.390273 (-0.124310)
CVR	-2.38078 (0.919836)	-0.123649 (-0.064812)
ART_{3t}	-31.3717 (-1.15316)	-25.4774 (-0.301962)
R^2	-4.6174	-
D.W.	1.7213	1.3491
$F(4, 11)$	-2.26045	-2.71467

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method		Linear 2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 8	ALH _{3t}		
	C	1581.15 (2.55717)	4.93653 (27.0556)
	CVR	-0.38645 (-0.457812)	-0.020726 (-0.124726)
	EX _{3t}	117.664 (0.63864)	0.020345 (0.434391)
	Q _{3t}		
	ARTM _{3t}	-4083.06 (-1.81907)	-1.06317 (-2.23543)
	R ²	0.9386	.9592
	D.W.	1.1538	1.5049
F(3, 12)	61.1205	94.0059	
สมการที่ 9	ARTM _{3t}		
	C	0.400221 (13.7011)	-3.47173 (-0.696730)
	NCL _{3t}	0.162179 (0.524231)	-0.176831 (-0.801086)
	T _{3t}	-0.000006 (-0.088994)	-0.164092 (-0.469971)
	ALH _{3t}	-0.000306 (-8.37619)	0.464162 (0.958123)
	R ²	.9744	.8260
	D.W.	1.3906	2.3516
F(3, 12)	152.455	18.9873	

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method	Linear	2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 10			
T_{4t}			
C	702.117		7.45350
	(1.39878)		(1.45718)
Q_{4t}	0.074918		0.980128
	(2.84095)		(2.81747)
$\frac{EX_{4t}}{Q_{4t}}$	55.9098		0.118599
	(0.366072)		(2.93154)
CVR	-0.912006		-0.403365
	(-1.89157)		(-2.07199)
ART_{4t}	-3.80430		-1.54455
	(-1.49538)		(-1.95351)
R^2	.1142		.4597
D.W.	2.0568		2.3379
$F(4, 11)$.354591		2.33958

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method Variable	Linear 2SLS	Log
สมการที่ 11		
ALH _{4t}		
C	-99.9436 (0.105830)	5.66406 (23.1855)
CVR	1.23205 (1.01008)	0.136004 (0.793682)
$\frac{EX}{Q}$ _{4t}	226.081 (0.814276)	-0.0156195 (-1.08567)
ARTM _{4t}	1369.33 (0.589265)	.0261935 (.0524634)
R ²	.4063	.7828
D.W.	1.8737	1.5910
F(3, 12)	2.73746	14.4148
สมการที่ 12		
ARTM _{4t}		
C	1.01276 (5.55726)	15.7723 (5.42416)
NCL _{4t}	-1.16148 (-0.559678)	-0.377314 (-0.576489)
T _{4t}	-0.000128 (-0.334127)	0.050919 (0.078761)
ALH _{4t}	-0.001116 (-4.26780)	-2.91019 (-3.02109)
R ²	.8381	.7895
D.W.	1.9911	2.1515
F(3, 12)	20.7118	14.9979

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method		Linear 2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 13	T_{5t}		
	C	-859.865 (-2.59231)	79.5602 (1.04246)
	Q_{5t}	0.290518 (1.28053)	3.85389 (1.18401)
	$\frac{EX}{Q}_{5t}$	132.816 (0.736472)	4.66859 (1.22898)
	CVR	1.42617 (3.42617)	-9.12169 (-1.00725)
	ART_{5t}	4.35876 (2.90844)	-10.0921 (-1.01735)
	R^2	.6960	-2.5286
	D.W.	1.5559	1.7646
	$F_{(4, 11)}$	6.29483	-1.97065

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method Variable	Linear 2SLS	Log
สมการที่ 14 \cdot ALH _{5t}		
C	620.135 (5.33616)	7.51356 (33.0806)
CVR	-0.576541 (-3.48868)	-0.116615 (-1.01536)
$\frac{EX}{Q}_{5t}$	-96.1726 (-1.53999)	-0.35043 (-2.69253)
ARTM _{5t}	246.740 (0.536222)	0.582763 (1.73492)
R ²	.9312	.8054
D.W.	2.4985	1.4187
F(4, 11)	54.1444	16.5551
สมการที่ 15 ARTM _{5t}		
C	-1.72109 (-0.587844)	35.5786 (0.985877)
NCL _{5t}	-31.2003 (-0.545365)	3.77056 (1.26702)
T _{5t}	0.006226 (0.553440)	-3.49546 (-1.23587)
ALH _{5t}	0.003963 (0.664989)	-1.04169 (0.542551)
R ²	-5.0108	-.1460
D.W.	2.8547	1.7625
F(3, 12)	-3.33453	-0.509551

ตารางผนวก (ต่อ)

Estimation Method	Linear	2SLS	Log
Variable			
สมการที่ 16			
T_{6t}			
C	-		6.52912 (0.801566)
Q_{6t}	-		0.408488 (0.543056)
$\frac{EX_{6t}}{Q_{6t}}$	-		-0.446801 (-1.56953)
CVR	-		-0.721711 (-2.36653)
ART_{6t}	-		-0.116271 (-0.316590)
R^2	-		.7972
D.W.	-		2.2313
$F_{(4, 11)}$	-		10.8094

จากผลการคำนวณทั้ง ๒ วิธี เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคำนวณโดยวิธี OLS ตามที่แสดง
ไว้ในบทที่ ๔ ปรากฏว่าผลการคำนวณโดยวิธี OLS มีความเหมาะสมในการอธิบายลักษณะอุปสงค์ต่อ
การขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทยมากกว่า วิธีคำนวณแบบ Linear 2 SLS และ Logarithmic
Transformation

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประวัติการศึกษา

นายราชัน ล้อมประเสริฐ เกิดเมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๐๐ สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเศรษฐศาสตรบัณฑิต จากคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา ๒๕๒๑ และเข้ารับการศึกษาระดับปริญญาโท ในปีการศึกษา ๒๕๒๒ อดีตเคยทำงานที่ธนาคารกสิกรไทย และหัวหน้าหมวดวางแผนรายได้ แผนกกำหนดราคาและวางแผนรายได้ กองพาณิชย์สินค้า ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันดำรงตำแหน่งสารวัตรพาณิชย์เขต ๒ ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำอยู่ที่นครราชสีมา



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย