

บทที่ ๑

บทนำ



### ๑.๑ ความสำคัญของการศึกษา

การขนส่งทางรถไฟได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาประเทศตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๕ ในระยะแรกรถไฟได้ทำการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสัดส่วนที่สูง เมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น แต่เมื่อประเทศไทยได้มีการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจในปี พ.ศ. ๒๕๐๔ เป็นต้นมา การขนส่งทางถนนได้เริ่มมีบทบาทในการขนส่งสินค้าและโดยสาร และได้เริ่มเพิ่มปริมาณการขนส่งจนสามารถนำหน้าการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากรัฐบาลได้มุ่งพัฒนาระบบถนนหลวงและถนนสายย่อยในภูมิภาคต่าง ๆ พอถึงปี พ.ศ. ๒๕๐๙ อันเป็นปีที่สิ้นสุดแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑ ปรากฏว่าการขนส่งทางรถยนต์ขยายตัวจากเดิมถึง ๕ เท่า แต่การขนส่งทางรถไฟขยายตัวจากเดิมเพียง ๒ เท่า โดยวัดจากปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดในแผนพัฒนา ฉบับที่ ๒, ๓ และ ๔ นโยบายในด้านการคมนาคมก็ยังคงเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เพราะมีความรวดเร็วกว่า

แต่หลังจากเกิดวิกฤตการณ์ภาวะขาดแคลนน้ำมันและราคาน้ำมันดิบเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๗ เป็นต้นมา ได้ทำให้นโยบายการขนส่งเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการขนส่งโดยรถยนต์มีข้อเสียคือสิ้นเปลืองน้ำมันมากกว่าการขนส่งทางอื่น และต้องอาศัยถนนที่ดีซึ่งต้องใช้ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูงมาก ทำให้รัฐบาลเริ่มตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำโดยในแผนพัฒนาฉบับที่ ๕ ที่ใช้ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๕๒๙ นี้ จะมุ่งลดการใช้้ำมันให้น้อยลง โดยให้อัตรการเติบโตของการขนส่งทางถนนลดจาก ๖.๘ % ในปัจจุบันเป็น ๔.๕ % ในระยะ ๕ ปีข้างหน้า ส่วนการขนส่งทางรถไฟจะเพิ่มในอัตราการเพิ่มจาก ๖.๘ % ในปัจจุบันเป็น ๑๐.๓ %

การที่จะวางเป้าหมายให้การขนส่งทางรถไฟมีอัตราการเพิ่มตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ จำเป็นจะต้องรู้ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดปริมาณการขนส่งทางรถไฟ และผู้วางนโยบายจะต้องมีมาตรการต่าง ๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงตัวกำหนดนั้น เพื่อให้ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นตามต้องการ ซึ่งตัวแปรที่เป็นตัวกำหนดปริมาณการขนส่งทางรถไฟ (ในที่นี้จะมุ่งศึกษาเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟ) ได้มีการศึกษาไว้

บ้างแต่ยังไม่เป็นระเบียบดีนัก การศึกษาในอดีตที่เคยทำกันมา มักเป็นการบรรยายโดยพิจารณา การขนส่งระหว่างภาคจากจุดต้นทาง - ปลายทาง แล้วนำมาคาดการณ์ปริมาณการขนส่งในอนาคต การศึกษาที่จะทำต่อไปนี้ จะอาศัยจากข้อมูลทางสถิติซึ่งมีความแน่นอนกว่ารวมทั้งการสังเกตจาก สภาพความจริงของการขนส่งสินค้าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมาประกอบ

### ๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

จากการที่รัฐบาลได้มีนโยบายเพิ่มบทบาทของการขนส่งทางรถไฟ จึงจำเป็นต้องมีการ จัดเตรียมอุปกรณ์ล้อเลื่อน หัวรถจักร รางรถไฟ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่น ๆ เพื่อรับกับ ปริมาณการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาว่าอาจมีปัจจัยตัวอื่น ๆ เข้ามาทำให้เป้า หมายตั้งไว้นั้นบิดเบือนไป เช่น จากการขึ้นค่าระวางการขนส่งสินค้าทางรถไฟเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๒๔ นี้ ซึ่งเพิ่มจากเดิมถึง ๗๐ % ย่อมทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟลดน้อยลงไปได้รวมทั้ง ปัจจัยอื่น ๆ ที่มีความสำคัญรองลงมา เช่น ภาวะเศรษฐกิจของประเทศและระดับการผลิตของภาค การผลิตต่าง ๆ และการแข่งขันจากการขนส่งวิธีอื่น ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะศึกษา :-

๑. เพื่อวิเคราะห์ตัวแปรที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟว่าประกอบด้วย อะไรบ้าง
๒. เพื่อศึกษาลักษณะการบริหารงานของการรถไฟฯ ในด้านต้นทุน ค่าระวาง และการขนส่ง สินค้า
๓. เพื่อวิเคราะห์ถึงผลจากการที่การรถไฟฯ ขึ้นค่าระวางการขนส่งสินค้าจะมีผลกระทบ กระเทือนต่ออุปสงค์การขนส่งสินค้าทางรถไฟเพียงใด
๔. เพื่อศึกษาผลของการเปลี่ยนแปลงในระดับผลผลิตของประเทศจะส่งผลไปยังการขนส่ง สินค้าทางรถไฟเพียงใด
๕. เพื่อศึกษาผลกระทบจากการแข่งขันทางรถยนต์บรรทุก
๖. เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายการขนส่งของประเทศและของการรถไฟฯ ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในอนาคต และยังสามารถเป็นประโยชน์แก่ผู้สนใจทำการศึกษาและวิจัยต่อไป

### ๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในเรื่องนี้ จะเน้นเฉพาะความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เป็นประเภท เหมาคัน (Carload) โดยการขนส่งประเภทหีบห่อวัตถุ (Less-Than-Carload) เช่น สิ่ง ตีพิมพ์ และสินค้าที่ส่งเป็นชิ้น ๆ ไม่ได้เหมาะทั้งคันรถ จะไม่นำมาพิจารณาเพราะมีปริมาณน้อย เป็นต้น ว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ การขนส่งประเภทหีบห่อวัตถุมีปริมาณเพียง ๒ % ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทาง รถไฟทั้งหมด ส่วนการบรรทุกประเภทเหมาขบวน (Trainload) ก็จะนำมาทอนลงมาเป็นคันรถเช่น เดียวกัน สินค้าที่นำมาพิจารณาจะแบ่งเป็น ๔ ชนิดคือ

๑. น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน
๒. ปูนซีเมนต์ ทั้งประเภทปูนซีเมนต์ถุง และปูนซีเมนต์ผง
๓. ผลิตภัณฑ์เกษตรอันประกอบด้วย ข้าว และข้าวโพด
๔. แร่ต่าง ๆ อันประกอบด้วย แร่ฟลูออไรท์ แร่ยิบซั่ม และแร่แบไรท์
๕. ไม้ซุง และไม้แปรรูป

ซึ่งสินค้าทั้ง ๔ ประเภทนี้ รวมแล้วจะเป็นรายได้ถึง ๗๕ % ของรายได้ในการขนส่งสินค้า ในปี ๒๕๒๓ และการศึกษาจะศึกษาอุปสงค์ต่อการขนส่งทางรถไฟตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๘-๒๕๒๓

### ๑.๔ แหล่งข้อมูล

ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นส่วนใหญ่ โดยจะรวบรวมจากหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่ง ชาติ, การรถไฟแห่งประเทศไทย ศูนย์สถิติการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, กรมทรัพยากร- ธรณี กระทรวงอุตสาหกรรม, แผนกทะเบียน กรมตำรวจ, บริษัทปูนซีเมนต์ และบริษัทน้ำมัน เป็นต้น

### ๑.๕ วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาจะเน้นไปทางด้านการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณ โดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิ สำหรับ รายละเอียดของวิทยานิพนธ์ประกอบด้วย

บทที่ ๑ บทนำ ประกอบด้วย ความสำคัญของการศึกษา วัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษา แหล่งข้อมูล และวิธีการศึกษา

บทที่ ๒ ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ประกอบด้วย ประวัติความเป็นมาของการรถไฟฯ ลักษณะการบรรทุกและข้อบังคับต่าง ๆ ของการรถไฟฯ, ลักษณะการขนส่งสินค้าทั้ง ๕ ประเภทรวมทั้งลักษณะการผลิตและแหล่งที่ตั้ง

บทที่ ๓ ลักษณะโครงสร้างต้นทุนการขนส่งโดยทางรถไฟ, การคิดค่าระวางโดยทั่วไป และที่ใช้ปฏิบัติของการรถไฟฯ, การแข่งขันจากการขนส่งทางรถบรรทุกและทางน้ำ

บทที่ ๔ การวิเคราะห์อุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย ประกอบด้วย ทฤษฎีการกำหนดขึ้นเป็นอุปสงค์ การวิเคราะห์ผลงานวิจัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ พียงชั้นที่ใช้ในการวิเคราะห์ และผลของการวิเคราะห์

บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอนะ



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย