



บทที่ ๕

ผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ที่มีต่อแผนพัฒนา

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

การศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ จะมีเรื่องต่าง ๆ ที่ทำการศึกษาค้นคว้าดังนี้

๑. อิทธิพลของการขนส่งที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
๒. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๓. ผลการดำเนินงานด้านการโดยสารที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒
๔. ผลการดำเนินงานด้านการสินค้าที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒
๕. ผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและสินค้าที่มีต่อฐานะทางการเงินของการรถไฟ
๖. สรุปผลจากการศึกษาและข้อเสนอแนะต่าง ๆ

๑. อิทธิพลของการขนส่งที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

การขนส่งจัดเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานทางเศรษฐกิจ (Economic Activity) ของประเทศในการทำให้สินค้าและผู้โดยสารมีการเคลื่อนไหว (Movement) ไปยังที่ต่าง ๆ สามารถนำมัตความต้องการและเพิ่มอรรถประโยชน์ (Utilities) ในการอุปโภคและบริโภคสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ภายในประเทศมากขึ้น \* อิทธิพลของการขนส่งที่มีต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศพอสรุปได้ดังนี้

---

\* Don Benson, and Geoffrey Whitehead, Transport and Distribution (London : W.H.Allen and Company Ltd., 1975), pp.1-7.

๑. การขนส่งทำให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวและมีความสลับซับซ้อน (Complex Pattern) มากขึ้น เนื่องจากการขนส่งทำให้มีการเคลื่อนไหวของสินค้าและบริการจากที่ต่าง ๆ เช่น การขนส่งโดยทางรถไฟมีการขนส่งน้ำมันจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทำการขนส่งข้าวจากภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังกรุงเทพมหานครเพื่อการบริโภคและการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศและยังไปภาคใต้ซึ่งมีความต้องการข้าวเพื่อการบริโภคมาก มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทยกับมาเลเซียและลาวทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศขยายตัวและเกี่ยวข้องกับต่างประเทศมากขึ้นตามลำดับ

๒. การขนส่งทำให้ประชากรเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเคลื่อนย้ายประชากรจากแหล่งต่าง ๆ ทำให้ชุมชนชนขยายตัวขึ้น มีการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคจากแหล่งผลิตไปยังแหล่งบริโภค การขาดแคลนแรงงาน ที่ดิน และเงินทุนซึ่งเป็นปัจจัยการผลิตก็จะน้อยลงซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เศรษฐกิจและประชากรของประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้น มาตรฐานการครองชีพ (Standard of Living) สูงขึ้นและอัตราการตายลดลงในที่สุด

๓. การขนส่งทำให้สภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปอาทิเช่น ทำให้ภูมิประเทศเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการตัดถนนสร้างทางรถไฟ สร้างท่าเรือ สนามบิน การจัดวางท่อ (Pipeline) ต่าง ๆ เป็นต้น นอกจากนั้นทำให้เกิดสภาพสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ (Pollution) ขึ้น เช่น อากาศเสีย น้ำเสีย เสียงรบกวนและอื่น ๆ เป็นต้น

ลักษณะของการขนส่ง<sup>๒</sup> จะประกอบด้วย การขนส่งประเภทต่าง ๆ ดังนี้คือ

๑. การขนส่งทางถนน โดยปกติถนนต่าง ๆ จะอำนวยความสะดวกแก่สาธารณะชนทั่วไป ผู้ใช้บริการขนส่งทางถนนสามารถเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะหรือมีบริการขนส่งของตัวเองได้ตามความต้องการขยาย (Network) ขอลงถนน มีการเชื่อมโยงจุดที่มีการขนส่งต่าง ๆ มาก จึงสามารถให้บริการขนส่งประเภท Door to Door ได้ความคล่องตัว (Flexibility) ของทางถนนจะมีมากในกรณีที่เกิดความคับคั่งของการจราจรหรือเกิดอุบัติเหตุก็สามารถ

<sup>๒</sup> Ibid, pp. 20-26.

เลือกใช้เส้นทางถนนสายอื่นแทนได้ สามารถกำหนดเส้นทางต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการขนส่งได้มากที่สุด ขนาดของยานพาหนะที่ใช้ทำการขนส่งสามารถออกแบบให้เหมาะสมกับชนิดของสินค้าและบริการที่ต้องการขนส่งได้เป็นอย่างดี

๒. การขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นกิจการขนส่งที่ดำเนินงานโดยรัฐบาล การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยพุทธศักราช ๒๔๘๔ วัตถุประสงค์ของการขนส่งโดยทางรถไฟได้แก่ การขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ ในระยะทางไกล ๆ โดยมีต้นทุนในการขนส่งต่ำ ข้อเสียของการขนส่งโดยทางรถไฟได้แก่ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจะทำให้การขนส่งไม่คล่องตัว เกิดการเสียเวลารอคอยเนื่องจากขบวนขบวนในการเดินทางโดยทางรถไฟมีน้อย ไม่สามารถให้บริการขนส่งประเภท Door to Door นอกจากผู้ใช้บริการขนส่งรายใหญ่ ๆ ที่มีรางหลัก (Private Sidings) จากสถานีไปยังสถานีของผู้ให้บริการเอง เช่น บริษัทปูนซีเมนต์ที่ท่าหลวงมีรางหลักแยกจากสถานีบ้านหม้อไปยังโรงงานปูนซีเมนต์ที่ท่าหลวง เป็นต้น

๓. การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ การขนส่งทางแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ทั้งที่เป็นทางน้ำโดยธรรมชาติหรือทำการขุดขึ้นเอง สินค้าที่มีน้ำหนักมาก ๆ จะประหยัดค่าขนส่งแต่เสียเวลาทำการขนส่งมาก

๔. การขนส่งทางทะเล เป็นการขนส่งที่มีขอบเขตในการให้บริการกว้างขวางมาก เช่น การขนส่งระหว่างประเทศและทวีปต่าง ๆ ปริมาณการขนส่งครั้งละมาก ๆ ทำให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำแต่ระยะเวลาในการขนส่งยาวนาน

๕. การขนส่งทางอากาศ ให้ประโยชน์ในการขนส่งที่รวดเร็วแต่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงมาก

๖. การขนส่งทางท่อ (Pipelines) ในปัจจุบันนิยมใช้การขนส่งชนิดนี้มากในสินค้าน้ำมันดิบ (Crude Oil) และแก๊สธรรมชาติ (Natural Gas) ต้นทุนในการสร้างท่อสูงเนื่องจากค่าสิทธิในที่ดินตามแนวทางที่ทำการวางท่อ ค่าใช้จ่ายในการขุดและจัดวางท่อ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสถานีต่าง ๆ และการสีกร่อนของท่อสูงเป็นต้น การขนส่งชนิดนี้เหมาะสำหรับ

สินค้าที่มีปริมาณการขนส่งมาก ๆ ส่วนความคล่องตัวของการขนส่งจะมีน้อยเนื่องจากเส้นทางที่ -  
ทำการขนส่งและลักษณะของการขนส่งสินค้ามีจำกัด

ผู้ใช้บริการขนส่งประเภทต่าง ๆ สามารถเลือกใช้บริการขนส่งแต่ละชนิดได้ตาม  
ความต้องการ โดยพิจารณาจากลักษณะของสินค้าที่จะทำการขนส่งต้นทุนทำการขนส่ง ระยะ  
เวลาในการขนส่ง ความสะดวกปลอดภัย ระเบียบข้อบังคับในการขนส่ง การบรรจุหีบห่อการ  
ขนส่งของสินค้า และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง เป็นต้น

ความต้องการใช้บริการขนส่งหรืออุปสงค์ในการขนส่งของผู้ใช้บริการขนส่งจะเกิด  
จากอุปสงค์ในสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่สามารถบำบัดความต้องการและก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้น  
ของอรรถประโยชน์แก่ผู้อุปโภคบริโภคสินค้าและบริการนั้น ๆ ก่อน อุปสงค์ในสินค้าและบริการ  
ต่าง ๆ ของระบบเศรษฐกิจเป็นอุปสงค์โดยตรง ส่วนอุปสงค์ในการขนส่งเป็นอุปสงค์โดยอ้อม  
หรืออุปสงค์ต่อเนื่อง เนื่องจากความต้องการอุปโภคบริโภคสินค้าและบริการต่าง ๆ ภายในระบบ  
เศรษฐกิจและสังคมของประเทศจะทำให้เกิดความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าและบริการต่าง ๆ  
จากแหล่งผลิตไปยังแหล่งบริโภคเพื่อบำบัดความต้องการและเกิดอรรถประโยชน์ในการอุปโภค -  
บริโภคขึ้น<sup>๓</sup> เช่น ในภาคใต้มีอุปสงค์ในสินค้าข้าวมาก อุปทานมีน้อยกว่าอุปสงค์ทำให้เกิดอุปสงค์  
ส่วนเกินขึ้น ระดับราคาของข้าวจึงมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ความต้องการและอรรถประโยชน์ของข้าว  
ในภาคใต้สูงกว่าภาคเหนือและภาคกลางซึ่งเป็นแหล่งผลิตข้าวที่สำคัญของประเทศ ดังนั้นจึงเกิด  
อุปสงค์ในการขนส่งขึ้นเพื่อทำการขนส่งข้าวจากภาคเหนือและภาคกลางไปยังภาคใต้ทำให้อุปสงค์  
ส่วนเกินและระดับราคาข้าวในภาคใต้ลดลงสามารถบำบัดความต้องการและเพิ่มอรรถประโยชน์ใน  
การบริโภคข้าวของประเทศสูงขึ้น อุปสงค์ของข้าวในภาคใต้เป็นอุปสงค์โดยตรงและอุปสงค์ของ  
การขนส่งข้าวจากภาคเหนือและภาคกลางไปยังภาคใต้เป็นอุปสงค์โดยอ้อมหรืออุปสงค์ต่อเนื่อง

<sup>๓</sup> Ibid., pp. 8-10.

ระหว่าง ๒๕๐๔ - ๒๕๐๕ ไว้ดังนี้

๑. ยกกระทับอัตราการเพิ่มรายได้ประชาชาติจากร้อยละ ๔ เป็นร้อยละ ๕ คอปี เมื่อคิดเทียบกับจำนวนประชากรที่คาดว่าจะเพิ่มในอัตราร้อยละ ๒ คอปีแล้ว รายได้ประชาชาติโดยเฉลี่ยต่อบุคคลควรเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๓ คอปี

๒. รักษาอัตราการสะสมทุนในอัตราเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๕ ของรายได้ประชาชาติ

๓. เพิ่มมูลค่าผลผลิตทางเกษตรประมาณร้อยละ ๓ คอปี ในระหว่าง ๒๕๐๔ - ๒๕๐๕ พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการผลิตพืชที่สำคัญคือ ข้าว ยาง ข้าวโพค ไม้สัก ไม้สน - ประหลัง ครัง ปศุสัตว์ และจำนวนปลาที่คาดว่าจะผลิตได้ไว้ด้วย

๔. เพิ่มมูลค่าของผลผลิตทางอุตสาหกรรมและเหมืองแร่จากร้อยละ ๑๐ ของรายได้ประชาชาติในปี ๒๕๐๔ ให้เท่ากับร้อยละ ๑๒ ของรายได้ประชาชาติในปี ๒๕๐๖ และกำหนดเป้าหมายที่จะเพิ่มมูลค่าของการผลิตซีเมนต์ น้ำ น้ำตาล กระจก กระจกอบาน มุหรี กัมพูก ถ่านหินลิกไนท์ และยิบซั่ม

๕. เพิ่มพลังการผลิตพลังงานไฟฟ้าจาก ๑๓๘,๐๐๐ กิโลวัตต์ในปี ๒๕๐๓ ให้ถึง ๓๗๐,๐๐๐ กิโลวัตต์ในปี ๒๕๐๖

๖. ระหว่าง ๒๕๐๔ - ๒๕๐๖ จะได้ทำการก่อสร้างทางหลวงใหม่เป็นระยะทาง ๑,๐๐๐ กิโลเมตรและจะปรับปรุงถนนที่มีอยู่ให้เข้าสู่มาตรฐานเป็นระยะทาง ๑,๐๐๐ กิโลเมตร

๗. กำหนดเป้าหมายเพื่อทำการพัฒนาการขนส่ง คมนาคม สาธารณสุขและการศึกษา

๘. ดำเนินการให้มูลค่าสินค้าขาออกและสินค้าขาเข้าเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๔ คอปี และให้มีเสถียรภาพในดุลย์การชำระเงิน

๙. สร้างบรรยากาศให้เหมาะสมต่อการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ

๑๐. เพิ่มรายจ่ายงบประมาณปีละ ๕๐๐ ล้านบาท เพิ่มรายจ่ายเพื่อการพัฒนา - เศรษฐกิจจากร้อยละ ๒๐ ของรายจ่ายงบประมาณทั้งสิ้นในปี ๒๕๐๔ เป็นร้อยละ ๒๕ ของรายจ่ายงบประมาณทั้งสิ้นในปี ๒๕๐๕

๑๑. ในจำนวนเงินรายจ่ายงบประมาณเศรษฐกิจในระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๐๔ - ๒๕๐๕ ซึ่งเป็นจำนวนทั้งสิ้น ๑๐,๕๐๐ ล้านบาทนั้น คาดว่าจะเป็นเงินที่จ่ายจากเงินกู้ต่างประเทศ ๓,๐๐๐ ล้านบาท และเป็นเงินที่จ่ายจากเงินช่วยเหลือต่างประเทศ

เพื่อที่จะปฏิบัติงานให้ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ ได้กำหนดนโยบายและแนวทางในการดำเนินงานตลอดจนโครงการพัฒนาเศรษฐกิจสาขาต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เน้นหนักไปในทางเร่งรัดพัฒนาพื้นฐานเศรษฐกิจ เช่น การชลประทาน การพลังงาน การทาง การรถไฟ และโทรคมนาคม เป็นต้น นอกจากนี้แล้วก็มีโครงการซึ่งมีลักษณะเป็นการบริการ (Service Projects) ที่ได้รับความสำคัญอันค้ำสูงคือโครงการวิจัย ทดลอง และส่งเสริม ทั้งในด้านการเกษตรและการอุตสาหกรรม โครงการพัฒนาการศึกษาและสาธารณสุข เป็นต้น

ส่วนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๕ ได้กำหนดเป้าหมายไว้ดังนี้คือ

๑. เพื่อเร่งอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยจะเน้นในด้านการกระจายรายได้และประโยชน์ทางสังคมให้เสมอภาคยิ่งขึ้น
๒. เพื่อลดความแตกต่างของรายได้และความไม่สมดุลงานทางภูมิศาสตร์ โดยจะเน้นการพัฒนาชนบทเพื่อเพิ่มรายได้ให้ประชาชนในท้องถิ่นที่กั้นการ
๓. เพื่อขยายโอกาสในการหางานทำและปรับปรุงคุณภาพของทรัพยากรมนุษย์โดยเน้นถึงการเพิ่มพูนฝีมือแรงงานให้เหมาะสมกับความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
๔. เพื่อเร่งรัดการลงทุนทางอุตสาหกรรมของเอกชนซึ่งจะส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจของ เอกชนด้วยการตระเตรียมโครงสร้างมูลฐานทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่ความเจริญเติบโตของธุรกิจเอกชน รัฐบาลจะทำหน้าที่ช่วยเหลือเท่านั้นจะไม่แทรกแซงหรือแข่งขันกับกิจกรรมทางธุรกิจเอกชน

๕. จะมุ่งเน้นการพัฒนาการเกษตรประเภท Intensive Agriculture เพื่อให้เพิ่มผลผลิตทางการใช้ทุนและเทคนิคมากขึ้น เพื่อผลิตอาหารและหางานให้แก่ประชากรที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเป็นวัตถุประสงค์สำหรับป้อนอุตสาหกรรม และเพื่อหาเงินตราต่างประเทศมาชำระค่าสินค้าขาเข้า

๖. เพื่อเน้นบทบาทของวิทยาศาสตร์และวิทยาการ โดยเฉพาะเพื่อปรับปรุงและประยุกต์วิชาความรู้สมัยใหม่ให้เหมาะสมกับความต้องการพิเศษของประเทศ

๗. การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมนี้ต้องเป็นไปเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

๘. ชำรงเสถียรภาพของเงินตราเพื่อประกันความเจริญก้าวหน้าของเศรษฐกิจไม่ให้กระทบกระเทือนถึงความสมดุลย์ทางเศรษฐกิจและ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อถือจากวงการต่างประเทศ

๙. การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาต่าง ๆ จะจัดทำไปตามลำดับความสำคัญ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด<sup>๕</sup>

ผลของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒ สามารถทำให้สวัสดิการด้านสาธารณสุขดีขึ้น อัตราการตายลดลง อัตราการเพิ่มของประชากรสูงขึ้นร้อยละ ๓.๓ ต่อปี อันเป็นอัตราที่สูงมากเมื่อทำการเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในขณะเดียวกันความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ (Economic Growth) โดยส่วนรวมวัดจาก - ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้นปีละ ๗% ซึ่งหมายความว่าประชากรแต่ละคนมีรายได้เพิ่มขึ้น (per capita) ประมาณ ๕% แต่การเพิ่มนี้เป็นการเพิ่มของจำนวนเงินที่ได้รับโดยเฉลี่ยมิได้คิดค่าเปลี่ยนแปลงของเงินด้วย

การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามแผนฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒ รัฐบาลได้สร้างสรรคโครงสร้างทางเศรษฐกิจของชาติ (Economic Infrastructure) มากขึ้นโดยเฉพาะในด้านโครงสร้างทางหลวงสายสำคัญ เชื่อมระหว่างจังหวัดและภาคต่าง ๆ ของประเทศ

<sup>๕</sup> The National Economic Development Board, Summary of The Second Five - Year Plan, 1967 - 1971 (Bangkok : Government House Printing Office, 1966), pp. 3-4.

การสร้างเขื่อนกั้นน้ำ การชลประทานและเพื่อผลิตพลังงานไฟฟ้า และการขยายการศึกษาขั้นสูง ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ มากขึ้น <sup>๖</sup>

๓. ผลการดำเนินงานด้านการโดยสารที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

ในระหว่าง ๒๕๐๔ - ๒๕๐๕ การรถไฟได้ดำเนินงานตามโครงการดำเนินงานของการรถไฟฉบับที่ ๑ โดยมีเป้าหมายในการดำเนินงานต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ และได้กำหนดให้เป้าหมายในการให้บริการด้านการโดยสารไว้โดยให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการโดยสารปีละ ๒% ซึ่งผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๐๖ - ๒๕๐๘ สามารถให้บริการด้านการโดยสารเพิ่มขึ้น มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นปีละ ๒.๕% และกิโลเมตรทำการผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๕.๘% ตามลำดับ <sup>๗</sup>

ในปี ๒๕๐๘ รัฐบาลได้กำหนดให้การรถไฟจัดทำโครงการดำเนินงานของการรถไฟฉบับที่ ๒ ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ขึ้น เพื่อการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ ของรัฐบาล การรถไฟได้กำหนดโครงการและเป้าหมายในการดำเนินงานขึ้นโดยกำหนดให้มีส่วนในการเพิ่มผลผลิตเบื้องต้นของประเทศซึ่งสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดอัตราการเพิ่มปีละ ๘% ระหว่าง ๒๕๐๘ - ๒๕๑๔ การรถไฟได้พิจารณาถึงสถานการณ์ต่าง ๆ ประกอบด้วยเช่น การแข่งขันทางถนนซึ่งรัฐบาลมีโครงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่ ๆ เพิ่มอีกหลายสาย ทำให้สภาพการแข่งขันระหว่างการขนส่งทางรถไฟและทางถนนมากขึ้น ดังนั้นเป้าหมายในโครงการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงกำหนดให้อัตราการเพิ่มขึ้นในการให้บริการด้านการโดยสารมีส่วนในการเพิ่มมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศปีละ ๒ - ๓ % สามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ <sup>๘</sup>

<sup>๖</sup> The National Economic Development Board, The Second National Economic and Social Development Plan, 1967 - 1971 (Bangkok : Government House Printing Office, 1968), p. 2.

<sup>๗</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1966 (Bangkok : State Railway Printing Office, 1967), pp. 9-10.

<sup>๘</sup> Ibid.



จากการศึกษาผลการดำเนินงานด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ โดยวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟ จากอุปสงค์และอุปทานด้านการโดยสาร ณ ระดับคุณภาพแล้ว จะทราบว่าผลการดำเนินงานด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพเนื่องจากมีการให้บริการด้านการโดยสารที่มากเกินไป ความต้องการของผู้โดยสาร ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินขึ้นและอุปทานส่วนเกินนี้มีแนวโน้มที่สูงขึ้นทุกปี การรถไฟต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถเพิ่มขึ้นซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายในการดำเนินงานสูงกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้ในการดำเนินงานและมีผลถึงฐานะทางการเงินของการรถไฟในที่สุด

อุปสงค์ด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ กำหนดให้กิโลเมตรทำการของผู้โดยสารเป็นอุปสงค์ที่ผู้โดยสารต้องการใช้บริการจากการรถไฟที่แท้จริง ดังนั้น - กิโลเมตรทำการผู้โดยสารจึงเป็นปริมาณการโดยสารที่การรถไฟควรจะต้องจัดให้บริการตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟ อุปสงค์และอุปทานด้านการโดยสารจึงเท่ากัน ณ ระดับ - คุณภาพ ไม่มีปริมาณมากเกินไปหรือน้อยเกินไป การรถไฟจะได้รับกำไรสูงสุดจากการดำเนินงานด้านการโดยสาร ในตารางที่ ๕๐ จะแสดงถึงจำนวนผู้โดยสาร รายได้จากการโดยสาร และกิโลเมตรทำการผู้โดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งเป็นอุปสงค์ด้านการโดยสารที่ผู้ - โดยสารต้องการจากการรถไฟ

## ตารางที่ ๕๐

อุปสงค์ด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จากจำนวนผู้โดยสาร รายได้จากการโดยสารและกิโลเมตรทำการผู้โดยสาร

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	รายได้จากการโดยสาร (ล้านบาท)	กิโลเมตรทำการผู้โดยสาร (พันกิโลเมตร)
๒๕๑๐	๔๘,๑๐๘	๔๐๕,๔๐๘	๓,๖๑๔,๔๓๘
๒๕๑๑	๔๘,๓๒๘	๔๓๘,๕๘๒	๓,๘๘๓,๕๙๒
๒๕๑๒	๔๗,๓๒๖	๔๕๓,๑๕๘	๓,๘๖๑,๗๒๒
๒๕๑๓	๔๘,๑๘๐	๔๖๗,๘๕๑	๔,๑๑๒,๖๑๑
๒๕๑๔	๔๘,๑๖๘	๔๕๓,๗๗๗	๔,๒๕๘,๖๖๖

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ ๕๐ จะแสดงถึงผลการดำเนินงานที่แท้จริงของการรถไฟจากการที่มีผู้ต้องการใช้บริการด้านการโดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นปีละ ๐.๐๓% รายได้จากการโดยสารเพิ่มขึ้น ๕.๐๕% และกิโลเมตรทำการผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๔.๒๐% ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการโดยสารและกิโลเมตรทำการผู้โดยสาร ซึ่งแสดงว่าผลการดำเนินงานด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ผู้โดยสารทำการเดินทางในระยะทางไกลขึ้น จากตารางที่ ๑๔ ระยะทางในการโดยสารเฉลี่ยของผู้โดยสารแต่ละคนจะมีแนวโน้มสูงขึ้นตามลำดับจาก ๗๕.๑ กิโลเมตรในปี ๒๕๑๐ เป็น ๘๘.๔ กิโลเมตรในปี ๒๕๑๔ จึงทำให้รายได้จากการโดยสารมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีเช่นเดียวกัน

ส่วนอุปทานด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ กำหนดให้กิโลเมตรทำการที่หนึ่งผู้โดยสาร เป็นอุปทานที่การรถไฟจัดให้บริการทั้งหมด และตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟ จำนวนกิโลเมตรทำการที่หนึ่งผู้โดยสารควรจะเท่ากับ -

กิโลเมตรทำการผู้โดยสารนั้นคืออุปทานจะเท่ากับอุปสงค์และเกิดดุลยภาพขึ้นไม่ตึงเหลือหรือไม่เพียงพอสำหรับผู้โดยสารเกิดขึ้น การดำเนินงานด้านการโดยสารจึงจะมีประสิทธิภาพ ในตารางที่ ๕๑ จะแสดงถึงจำนวนผู้โดยสาร รายได้จากค่าโดยสาร และกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารที่การรถไฟสามารถให้บริการได้ทั้งหมดซึ่งเป็นอุปทานด้านการโดยสารจากการรถไฟนั่นเอง

ตารางที่ ๕๑

อุปทานด้านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จากจำนวนผู้โดยสาร รายได้จากค่าโดยสาร และกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสาร

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	รายได้จากการโดยสาร (ล้านบาท)	กิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสาร - โดยสาร (พันกิโลเมตร)
๒๕๑๐	๘๔,๐๐๓	๓๐๑,๓๖๕	๖,๓๐๘,๖๒๘
๒๕๑๑	๘๐,๐๒๑	๘๐๐,๖๐๐	๓,๑๓๔,๖๖๖
๒๕๑๒	๘๑,๑๒๓	๘๕๖,๓๓๘	๓,๖๒๖,๘๘๘
๒๕๑๓	๘๒,๖๘๕	๘๘๕,๓๒๓	๓,๘๐๖,๘๐๓
๒๕๑๔	๘๕,๖๕๘	๘๘๓,๓๔๖	๔,๘๕๖,๑๓๑

จากตารางที่ ๕๑ จะแสดงถึงขีดความสามารถที่การรถไฟสามารถให้บริการได้ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จำนวนผู้โดยสารที่การรถไฟสามารถให้บริการได้สูงสุดของแต่ละปีจะเกิดจากจำนวนกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารหารด้วยระยะทางเฉลี่ยที่ผู้โดยสารแต่ละคนเดินทางนั้นคือตารางที่ ๑๐ หารด้วยตารางที่ ๑๔ ส่วนรายได้จากการโดยสารตามตารางที่ ๕๑ จะเป็นรายได้ที่ได้จากการดำเนินงานด้านการโดยสารทั้งหมดที่การรถไฟควรจะได้รับเมื่อมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นมีละ ๘.๑๘% ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ๓.๓๐% และกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารเพิ่ม ๓.๖๐% ตามลำดับ

จากการศึกษาผลการดำเนินงานค้ำหนุนการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ ถึง ๒๕๑๔ จะพบว่าอัตราส่วนระหว่างอุปสงค์ต่ออุปทานแต่ละปีประมาณ ๕๐ - ๕๗% จึงมีอุปทานส่วนเกินเกิดขึ้นประมาณ ๔๓ - ๕๐% ต่อปี ซึ่งแสดงในตารางที่ ๑๖ และจากตารางที่ ๑๗ จากจำนวนที่นั่งเฉลี่ยในตู้รถโดยสารธรรมดาประมาณ ๖๗ ที่นั่ง ที่การรถไฟจัดให้บริการจะมีผู้โดยสารใช้เส้นทางจริง ๆ เพียง ๓๔ - ๓๘ ที่นั่งต่อตู้รถโดยสารและมีที่นั่งเหลือจากการโดยสารอีก ๒๙ - ๓๓ ที่นั่ง ซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้จากการโดยสารแต่อย่างใด

ดังนั้นผลการดำเนินงานของการรถไฟค้ำหนุนการโดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงไม่มีประสิทธิภาพตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟและ เมื่อศึกษาถึงผลการดำเนินงานค้ำหนุนการโดยสารที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ แล้วจะพบว่าในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ นี้ได้กำหนดเป้าหมายที่จะเพิ่มผลผลิตเบื้องต้นของประเทศปีละ ๘% โดยการรถไฟกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานค้ำหนุนการโดยสารให้มีส่วนในการเพิ่มผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพียงปีละ ๒ - ๓% ในช่วงเวลาเดียวกันผลจากการดำเนินงานค้ำหนุนการโดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ สามารถทำให้กิโลเมตรทำการผู้โดยสารซึ่งเป็นอุปสงค์ค้ำหนุนการโดยสารและเป็นปริมาณผลผลิตเบื้องต้นของประเทศอย่างหนึ่งเพิ่มขึ้นปีละ ๔.๒๐% และมีรายได้จากการโดยสารหรือมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นปีละ ๕.๐๘% ในขณะที่การรถไฟมีขีดความสามารถที่จะเพิ่มกิโลเมตรทำการที่นั่งผู้โดยสารซึ่งเป็นอุปทานค้ำหนุนการโดยสารหรือปริมาณผลผลิตเบื้องต้นของประเทศได้เพิ่มขึ้นปีละ ๗.๖๐% และมีรายได้จากการโดยสารหรือมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นปีละ ๘.๑๘% ตามลำดับ มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศจากอุปสงค์และอุปทานค้ำหนุนการโดยสารของการรถไฟมีอัตราการเพิ่มขึ้นต่อปีสูงกว่า ๒ - ๓% แสดงว่าการดำเนินงานค้ำหนุนการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ สามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

## ๔. ผลการดำเนินงานด้านการสินค้าที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

ในระหว่าง ๒๕๐๔ - ๒๕๐๕ การรถไฟได้ดำเนินงานตามโครงการดำเนินงานของการรถไฟฉบับที่ ๑ โดยมีเป้าหมายในการดำเนินงานต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑ และกำหนดให้เป้าหมายในการให้บริการด้านการสินค้าไว้โดยให้มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการสินค้าปีละ ๕% ซึ่งผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๐๖ - ๒๕๐๘ สามารถให้บริการด้านการสินค้าเพิ่มขึ้น มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นปีละ ๗% และตันกิโลเมตรทำการสินค้าเพิ่มขึ้น ๖.๗% ตามลำดับ<sup>๔</sup>

ในปี ๒๕๐๘ รัฐบาลได้กำหนดให้การรถไฟจัดทำโครงการดำเนินงานของการรถไฟฉบับที่ ๒ ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ขึ้นเพื่อการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ ของรัฐบาล การรถไฟได้กำหนดโครงการและเป้าหมายในการดำเนินงานขึ้นโดยมีส่วนร่วมในการเพิ่มผลผลิตเบื้องต้นของประเทศ ซึ่งสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดอัตราการเพิ่มปีละ ๘% ระหว่าง ๒๕๐๘ - ๒๕๑๔ การรถไฟได้พิจารณาถึงสถานการณ์ต่าง ๆ ประกอบกัน เช่น การแข่งขันทางถนน ซึ่งรัฐบาลมีโครงการสร้างทางหลวงสายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอีกหลายสาย ทำให้สภาพการแข่งขันระหว่างการขนส่งทางรถไฟและทางถนนมากขึ้นเป็นต้น ดังนั้นเป้าหมายในโครงการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงกำหนดให้อัตราการเพิ่มขึ้นในการให้บริการด้านการสินค้ามีส่วนร่วมในการเพิ่มมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศปีละ ๒.๕ - ๓.๐%<sup>๕</sup> สามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

จากการศึกษาผลการดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ โดยวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟจากอุปสงค์และอุปทานด้านการสินค้า ณ ระดับดุลยภาพแล้ว จะทราบบว่าผลการดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีการให้บริการด้านการสินค้าที่มากเกินไปเกินความต้องการ

<sup>๔</sup> Ibid.

<sup>๕</sup> Ibid.

ของผู้ให้บริการทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินขึ้น ซึ่งการรถไฟต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถของอุปทานส่วนเกิน ทำให้ต้นทุนการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายในการดำเนินงานสูงกว่าอัตรา - เพิ่มขึ้นของรายได้ในการดำเนินงานและมีผลถึงฐานะทางการเงินของการรถไฟในที่สุด

อุปสงค์ด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ กำหนดให้ตันกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการต้องการจากการรถไฟอย่างแท้จริง ดังนั้นตันกิโลเมตรทำการ - สินค้าของผู้ให้บริการจึงเป็นปริมาณสินค้าที่การรถไฟควรจะต้องจัดให้บริการตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟ อุปสงค์และอุปทานด้านการสินค้าจึงเท่ากัน ณ ระดับดุลยภาพไม่มีบริการมากเกินไปหรือน้อยเกินไป การรถไฟจะได้รับกำไรสูงสุดจากการดำเนินงานด้านการสินค้า ในตารางที่ ๕๒ จะแสดงถึงปริมาณการขนส่งสินค้า รายได้จากการสินค้าและตันกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งเป็นอุปสงค์ด้านการสินค้าที่ผู้ให้บริการต้องการจากการรถไฟ

ตารางที่ ๕๒

อุปสงค์ด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จากปริมาณการขนส่งสินค้า รายได้จากการสินค้า และตันกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการ

ปีงบประมาณ	ปริมาณการขนส่งสินค้า (พันตัน)	รายได้จากการสินค้า (ล้านบาท)	ตันกิโลเมตรทำการ สินค้าของผู้ให้บริการ (พันกิโลเมตร)
๒๕๑๐	๕,๒๓๖	๔๐๔,๖๗๒	๒,๐๓๕,๔๒๑
๒๕๑๑	๕,๔๖๒	๔๓๑,๘๘๓	๒,๑๓๑,๔๓๕
๒๕๑๒	๔,๘๒๘	๔๐๘,๓๖๕	๒,๐๖๑,๔๕๔
๒๕๑๓	๕,๑๓๑	๔๒๖,๕๖๓	๒,๒๘๘,๐๘๒
๒๕๑๔	๕,๐๓๓	๔๒๓,๐๒๕	๒,๓๘๑,๘๘๑

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ ๕๒ จะแสดงถึงผลการดำเนินงานที่แท้จริงของการรถไฟจากการที่มีผู้ต้องการใช้บริการด้านการสินค้าระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงปีละ ๐.๗๕% ในขณะที่รายได้จากการสินค้าเพิ่มขึ้น ๑.๓๕% และต้นทุนโลเมตรทำการสินค้าของผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น ๔.๐๐% ซึ่งแสดงว่าผลการดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีการให้บริการขนส่งสินค้าในระยะทางไกลขึ้นจากตารางที่ ๒๔ ระยะทางเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าต่อ ๑ คัน จะมีแนวโน้มสูงขึ้นตามลำดับจาก ๔๑๓.๐๔ กิโลเมตรในปี ๒๕๑๐ เป็น ๔๘๒.๘๖ กิโลเมตร ในปี ๒๕๑๔ จึงทำให้รายได้จากการสินค้ามีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีแม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าจะลดลงก็ตาม

ส่วนอุปทานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ กำหนดให้ต้นทุนโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการ เป็นอุปทานของการรถไฟทั้งหมด และตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟ ปริมาณต้นทุนโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการควรจะเท่ากับปริมาณต้นทุนโลเมตรทำการสินค้าที่ผู้ใช้บริการ นั่นคืออุปทานจะเท่ากับอุปสงค์และเกิดดุลยภาพขึ้นไม่มีบริการส่วนเกินเกิดขึ้น การดำเนินงานด้านการสินค้าจึงมีประสิทธิภาพในตารางที่ ๕๓ จะแสดงถึงปริมาณการขนส่งสินค้า รายได้จากการสินค้าและต้นทุนโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการได้ทั้งหมด ซึ่งเป็นอุปทานด้านการสินค้าของการรถไฟนั่นเอง

ตารางที่ ๕๓

อุปทานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จากปริมาณการขนส่งสินค้า รายได้จากการสินค้าและต้นทุนโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการ

ปีงบประมาณ	ปริมาณการขนส่งสินค้า (พันตัน)	รายได้จากการสินค้า (พันบาท)	ต้นทุนโลเมตรทำการสินค้า ที่การรถไฟจัดให้บริการ (พันกิโลเมตร)
๒๕๑๐	๑๐,๔๔๖	๘๖๐,๔๔๔	๔,๓๑๔,๕๓๒
๒๕๑๑	๑๐,๘๔๓	๙๐๘,๗๔๕	๔,๕๖๐,๗๑๒
๒๕๑๒	๙,๔๘๖	๘๕๖,๓๐๓	๔,๓๐๑,๑๔๔
๒๕๑๓	๘,๗๙๘	๘๘๐,๒๖๑	๔,๖๐๗,๕๔๖
๒๕๑๔	๘,๓๐๑	๘๖๖,๕๖๖	๔,๕๘๑,๑๘๔

จากตารางที่ ๕๓ จะแสดงถึงขีดความสามารถที่การรถไฟสามารถให้บริการได้ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ปริมาณการขนส่งสินค้าที่การรถไฟสามารถให้บริการได้สูงสุดของแต่ละปีจะเกิดจากจำนวนตันกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการหารด้วยระยะทางเฉลี่ยที่สินค้าจำนวน ๑ ตัน ทำการขนส่งโดยทางรถไฟ นั่นคือตารางที่ ๒๖ หารด้วยตารางที่ ๒๕ ส่วนรายได้จากการสินค้าตามตารางที่ ๕๓ จะเป็นรายได้จากการดำเนินงานด้านการสินค้าทั้งหมดที่การรถไฟควรจะได้รับเมื่อมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้นปีละ ๐.๐๘% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง ๒.๘๒% และตันกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการเพิ่มขึ้น ๑.๕๑% ตามลำดับ

จากการศึกษาผลการดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะทราบว่าอัตราส่วนระหว่างอุปสงค์ต่ออุปทานแต่ละปีประมาณ ๔๓ - ๕๒% จึงมีอุปทานส่วนเกินเกิดขึ้นประมาณ ๔๘ - ๕๗% ต่อปี ซึ่งแสดงในตารางที่ ๓๑ และ จากตารางที่ ๓๒ จากปริมาณการบรรทุกในตู้รถสินค้าชนิด ๔ ล้อ ๑๒.๕ ตันต่อ ๑ ตู้รถ จะมีปริมาณการบรรทุกจริงเพียง ๕.๕ ถึง ๖.๕ ตัน และมีปริมาณการบรรทุกเหลืออีก ๖.๐ - ๖.๖ ตัน ซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้จากการสินค้าแต่อย่างใด

ดังนั้นผลการดำเนินงานของการรถไฟด้านการสินค้าระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงไม่มีประสิทธิภาพตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟและเมื่อศึกษาถึงผลการดำเนินงานด้านการสินค้าที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ แล้วจะทราบว่าในแผนพัฒนา - เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ นี้ได้กำหนดเป้าหมายที่จะเพิ่มผลผลิตเบื้องต้นของประเทศปีละ ๘% โดยการรถไฟได้กำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานด้านการสินค้าให้มีส่วนในการเพิ่มผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพียงปีละ ๒.๕ - ๓.๐% ในช่วงเวลาเดียวกัน ผลจากการดำเนินงานด้านการสินค้าระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ สามารถทำให้ตันกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการซึ่งเป็นอุปสงค์ด้านการสินค้าและเป็นปริมาณผลผลิตเบื้องต้นของประเทศอย่างหนึ่งเพิ่มขึ้นปีละ ๔.๐๐% และมีรายได้จากการสินค้าหรือมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นปีละ ๑.๓๕% และถา - การรถไฟทำการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพจะมีการเพิ่มตันกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการซึ่งเป็นอุปทานด้านการสินค้าหรือปริมาณของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศได้เพิ่มขึ้น



ปีละ ๑.๕๑% และมีรายได้จากการสินค้าหรือมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้น ๐.๐๘% ตามลำดับ มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศจากอุปสงค์และอุปทานด้านการสินค้าของการรถไฟมีอัตราเพิ่มขึ้นคือปีค่ากว่า ๒.๕ - ๓.๐% แสดงว่าการดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายและไม่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

๕. ผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าที่มีต่อฐานะทางการเงินของการรถไฟ

การดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าเป็นการดำเนินงานหลักที่สำคัญของการรถไฟ ซึ่งผลการดำเนินงานในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ที่มีต่อฐานะทางการเงินจะศึกษาได้จาก รายได้ รายจ่าย กำไรสุทธิ จำนวนเงินลงทุน อัตราผลตอบแทนเงินลงทุน - โครงการลงทุน และบทบาทของรัฐบาลที่มีต่อโครงการลงทุนต่าง ๆ ของการรถไฟ นอกจากนี้ถ้าตั้งข้อสมมุติว่าการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ ถึง ๒๕๑๔ ผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพแล้วฐานะทางการเงินของการรถไฟจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรโดยมีลำดับการศึกษาดังนี้

ก. รายได้จากการดำเนินงาน

รายได้จากการดำเนินงานของการรถไฟประกอบด้วยรายได้ต่าง ๆ ดังนี้

๑. รายได้จากการโดยสาร เกิดจากค่าโดยสาร ค่าจัดเดินขบวนรถพิเศษโดยสาร ค่าสัมภาระ ค่าธรรมเนียมรถนอน ค่าธรรมเนียมรถปรับอากาศ ค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ค่าธรรมเนียมรถควน ค่าธรรมเนียมรถเร็ว และค่าฝากเก็บสัมภาระเดินทาง เป็นต้น

๒. รายได้จากการสินค้าเกิดจาก ค่าระวางบรรทุกสินค้าที่ทำกรขนส่งเต็มตู้รถสินค้า (Carload) และไม่เต็มตู้รถสินค้า (Less - Than - Carload) ค่าจัดเดินขบวนรถพิเศษสินค้า ค่าประกันพิเศษสินค้า ค่าขนส่งขนลงภายในเขตรถไฟ รายได้จากค่าเช่ารถสินค้า ค่ากองเก็บสินค้าและค่าปรับรถเสียเวลา เป็นต้น

๓. รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากรถเสียบึง โรงแรมและ -  
ภัตตาคาร ค่าเช่าสิทธิในสถานีและขบวนรถ ค่าเช่าเครื่องมือสื่อสารและกระแสไฟฟ้า  
ค่าเช่าอาคารและสินทรัพย์อื่น ๆ เป็นต้น

รายได้จากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะแสดงใน  
ตารางที่ ๕๔

ตารางที่ ๕๔

รายได้จากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายได้จากการ โดยสาร (พันบาท)	รายได้จากการ การสินค้า (พันบาท)	รายได้อื่น ๆ (พันบาท)	รายได้รวม (พันบาท)
๒๕๑๐	๔๐๕,๔๐๘	๔๐๔,๖๓๒	๓๓,๐๘๕	๘๔๓,๑๒๕
๒๕๑๑	๔๓๘,๕๘๒	๔๓๑,๘๘๓	๔๕,๑๕๓	๙๑๕,๖๑๘
๒๕๑๒	๔๕๓,๑๕๘	๔๐๘,๓๖๕	๔๑,๘๐๒	๙๐๓,๓๒๕
๒๕๑๓	๔๖๓,๘๕๑	๔๒๖,๕๖๘	๔๐,๕๓๓	๙๓๑,๐๕๒
๒๕๑๔	๔๘๓,๓๗๑	๔๒๓,๐๒๕	๔๓,๑๒๑	๙๔๙,๕๑๗

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ ๕๔ รายได้จากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ -  
๒๕๑๔ มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีโดยเฉลี่ยปีละ ๓.๒๘% ซึ่งเกิดจากรายได้การโดยสารเพิ่มปีละ  
๕.๐๕% รายได้จากการสินค้าเพิ่ม ๑.๓๕% และรายได้อื่น ๆ เพิ่ม ๓.๘๕% ตามลำดับ

ข. รายจ่ายจากการดำเนินงาน

รายจ่ายจากการดำเนินงานของการรถไฟจำแนกออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ ๕ ประเภทคือ

๑. รายจ่ายในการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างประกอบด้วยรายจ่ายของเงินเดือนและค่าจ้างของพนักงานประจำและคนงานชั่วคราวที่ทำงานในด้านการซ่อมบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างของการรถไฟ เงินสำรองค่าเสื่อมราคาของทางรถไฟและสิ่งปลูกสร้าง ค่าวัสดุของที่ใช้ในการบำรุงรักษาทางรถไฟ สะพาน ข่งน้ำ ระบบการคมนาคม สถานี และอาคารที่ทำการอื่น ๆ

๒. รายจ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในเงินเดือนและค่าจ้างของพนักงานประจำและคนงานชั่วคราวที่ทำงานในด้านการซ่อมบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ เงินสำรองค่าเสื่อมราคาของเครื่องบริภัณฑ์รถไฟทั้งหมด ค่าวัสดุของที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟที่สำคัญคือ การซ่อมรถจักรทุกชนิด รถโดยสาร รถสินค้าและรถงาน

๓. รายจ่ายในการหาประโยชน์และการขนส่ง ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในเงินเดือนของพนักงานซึ่งส่วนใหญ่ประจำอยู่บนขบวนรถและที่สถานีรถไฟ ค่าเชื้อเพลิงในการเดินรถ ค่าวัสดุของที่ใช้เกี่ยวกับการหาประโยชน์และการเดินรถ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการโฆษณา

๔. รายจ่ายส่วนกลาง รายจ่ายนี้ส่วนใหญ่ได้แก่เงินเดือนของพนักงานประจำและพนักงานชั่วคราวที่ทำงานอยู่ที่ส่วนกลางและค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อวัสดุสำนักงาน เป็นต้น

๕. รายจ่ายเบ็ดเตล็ด ประกอบด้วยรายจ่ายในกิจการรถเสบียง โรงแรมและภัตตาคาร รวมทั้งรายจ่ายเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อใช้ในกิจการรถไฟ เป็นต้น

รายจ่ายจากการดำเนินงานของการรถไฟทุกประเภทระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะแสดงในตารางที่ ๕๕

จากตารางที่ ๕๕ รายจ่ายจากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ รวมทุกประเภทเพิ่มขึ้นปีละ ๖.๗๕% โดยรายจ่ายในการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างมีอัตราการเพิ่มสูงที่สุดคือ ๘.๘๖% รายจ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟเพิ่ม ๗.๑๖% รายจ่ายส่วนกลางเพิ่ม ๖.๔๕% รายจ่ายในการดำเนินงานขนส่งเพิ่ม ๕.๕๗% และรายจ่ายเบ็ดเตล็ดเพิ่ม ๓.๗๖% โดยมีตามลำดับ

ตารางที่ ๕๕

รายจ่ายจากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายจ่ายในการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง (พันบาท)	รายจ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ (พันบาท)	รายจ่ายในการหาประโยชน์และการขนส่ง (พันบาท)	รายจ่ายส่วนกลาง (พันบาท)	รายจ่ายเบ็ดเตล็ด (พันบาท)	รายจ่ายรวม (พันบาท)
๒๕๑๐	๑๓๑, ๗๔๓	๑๓๕, ๕๑๘	๒๓๓, ๐๕๕	๖๓, ๐๓๑	๒๐, ๑๘๖	๖๖๓, ๕๓๓
๒๕๑๑	๒๐๓, ๖๘๖	๑๘๘, ๐๒๘	๒๓๐, ๘๒๗	๗๒, ๕๘๗	๒๓, ๑๖๖	๗๖๘, ๒๙๕
๒๕๑๒	๒๒๓, ๖๓๐	๒๓๘, ๒๘๒	๒๓๗, ๘๔๕	๗๓, ๘๖๘	๒๘, ๓๒๑	๘๕๓, ๑๘๖
๒๕๑๓	๒๒๓, ๘๖๓	๒๓๓, ๕๐๗	๒๘๒, ๒๔๒	๘๑, ๑๑๑	๒๓, ๘๘๑	๘๒๘, ๖๑๔
๒๕๑๔	๒๓๘, ๕๖๒	๒๓๑, ๔๓๓	๒๘๘, ๐๑๘	๘๐, ๘๓๕	๒๓, ๕๐๑	๘๖๘, ๓๔๘

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ค. รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน

รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเกิดจากผลต่างระหว่างรายได้จากการดำเนินงานตามตาราง ๕๔ และรายจ่ายจากการดำเนินงานตามตารางที่ ๕๕ ในช่วงเวลาเดียวกันซึ่งจะแสดงในตารางที่ ๕๖

จากตารางที่ ๕๖ รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีแนวโน้มที่ลดลงประมาณปีละ ๑๔.๕๘% เนื่องจากอัตราการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายในการดำเนินงานปีละ ๖.๗๘% สูงกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงานซึ่งเพิ่มขึ้นเพียงปีละ ๓.๒๘%

ตารางที่ ๕๖

รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายได้จากการดำเนินงาน (พันบาท)	รายจ่ายจากการดำเนินงาน (พันบาท)	รายได้สุทธิจากการ ดำเนินงาน (พันบาท)
๒๕๑๐	๘๔๗,๑๖๕	๖๖๗,๕๗๓	๑๗๙,๕๙๒
๒๕๑๑	๘๑๕,๖๗๒	๗๖๙,๒๘๕	๑๔๖,๓๘๗
๒๕๑๒	๘๐๓,๓๒๕	๘๔๓,๑๘๖	๖๐,๑๓๙
๒๕๑๓	๘๓๕,๐๘๖	๘๒๔,๖๑๔	๑๑๐,๔๗๓
๒๕๑๔	๘๖๓,๘๑๗	๘๖๘,๓๘๘	๙๕,๔๒๙

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในรูปที่ ๑๐ จะแสดงความสัมพันธ์และแนวโน้มของรายจ่ายและรายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จากการคำนวณของผู้เขียน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรายจ่าย จากการดำเนินงานเท่ากับ ๘๗.๘๔% และมีความสัมพันธ์กันในทางบวก สมการแสดงแนวโน้มของรายได้จากการดำเนินงานคือ  $Y_r = ๘๑๓.๐๒๗๐ + ๒๕.๒๘๖๔ X$  โดยกำหนดให้  $Y_r$  เป็นค่าแสดงแนวโน้มของรายได้จากการดำเนินงานมีหน่วยวัดเป็นล้านบาทและ  $X$  เป็นอนุกรมเวลามีค่า - ๒ ในปี ๒๕๑๐ และ - ๑, ๐, ๑ และ ๒ ในปี ๒๕๑๑, ๒๕๑๒, ๒๕๑๓ และ ๒๕๑๔ ตามลำดับ ค่าเฉลี่ยของแนวโน้มระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เท่ากับ ๘๑๓.๐๒๗๐ ล้านบาทต่อปี ในขณะที่สมการแสดงแนวโน้มของรายจ่ายจากการดำเนินงานคือ  $Y_e = ๗๕๔.๖๐๕๔ + ๔๕.๖๘๗๑ X$  โดยกำหนดให้  $Y_e$

เป็นค่าแสดงแนวโน้มของรายจ่ายจากการดำเนินงานและ x เป็นอนุกรมเวลาระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ค่าเฉลี่ยของแต่ละปี ๓๕๔.๖๐๕๔ ล้านบาท และอัตราการเพิ่มขึ้น ๔๕.๖๘๓๑ ล้านบาทต่อปี ดังนั้นช่องว่าง (GAP) ระหว่างสมการแสดงแนวโน้มของรายได้และรายจ่ายจากการดำเนินงานคือแนวโน้มของรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงมีแนวโน้มที่ลดลงตลอดระยะเวลา

ง. เงินลงทุน

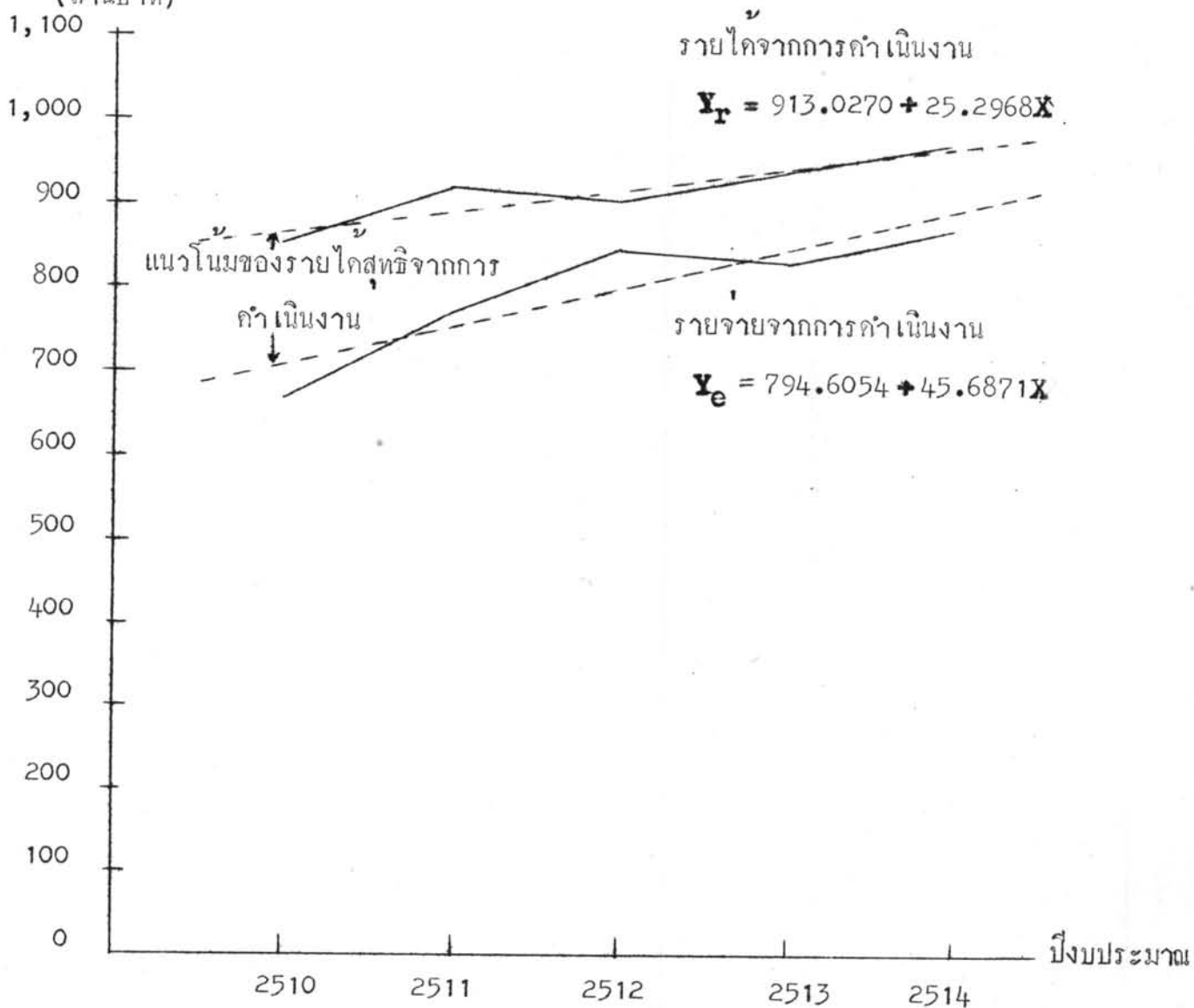
เมื่อสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๑๔ จำนวนเงินลงทุนสุทธิของการรถไฟมีมูลค่าทั้งสิ้น ๖,๕๔๔ ล้านบาท คิดเป็นจำนวนเงินลงทุน ๑.๗ ล้านบาทต่อระยะทางการเดินรถ ๑ กิโลเมตร<sup>๑๑</sup> รายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนเงินลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะแสดงในตารางที่ ๕๗

จากตารางที่ ๕๗ จำนวนเงินลงทุนของการรถไฟทั้งหมดในแต่ละปีเมื่อหักด้วยเงินช่วยเหลือและค่าเสื่อมราคาออกแล้วจะเป็นจำนวนเงินลงทุนที่แท้จริงของการรถไฟในแต่ละปีจะมีอัตราการเพิ่มขึ้นปีละ ๓.๒๘% และเมื่อนำจำนวนเงินลงทุนที่แท้จริงหารด้วยระยะทางการเดินรถที่เปิดทำการเดินรถระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเป็นเงินลงทุนเฉลี่ยต่อระยะทางการเดินรถ ๑ กิโลเมตร ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นปีละ ๓.๒๘%

<sup>๑๑</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1971 (Bangkok : State Railway Printing Office, 1972), p.52.

ปริมาณและแนวโน้มของรายได้ รายจ่ายและรายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟ  
ระหว่าง 2510 - 2514

รายได้ รายจ่ายและ  
รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน  
(ล้านบาท)



ตารางที่ ๕๗

จำนวนเงินลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	เงินลงทุนเมื่อหักช่วยเงินช่วยเหลือ และค่าเสื่อมราคาออกแล้ว (ล้านบาท)	เงินลงทุนเฉลี่ยต่อระยะ ทางการเดินรถ ๑ กิโลเมตร (ล้านบาท)
๒๕๑๐	๖,๖๕๓	๕,๓๕๖	๑.๕๒๙
๒๕๑๑	๖,๘๓๑	๕,๘๓๑	๑.๕๘๖
๒๕๑๒	๗,๒๕๐	๖,๑๘๗	๑.๖๕๖
๒๕๑๓	๗,๕๗๐	๖,๘๒๕	๑.๗๐๗
๒๕๑๔	๗,๗๕๖	๖,๕๔๘	๑.๗๓๙

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

จ. อัตราแลกเปลี่ยนเงินลงทุน

จากตารางที่ ๕๖ รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟจะเกิดจากผลต่างของรายได้และรายจ่ายในการดำเนินงานในแต่ละช่วง รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของการรถไฟเมื่อรวมกับค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิจะเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินงานทั้งหมดของการรถไฟซึ่งจะแสดงในตารางที่ ๕๘

ค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิตามตารางที่ ๕๘ มีค่าเป็นลบโดยตลอดเนื่องจากการเดินร่วมกับการรถไฟมาเลเซีย การรถไฟได้ให้บริการจากล้อเลื่อนต่าง ๆ ของการรถไฟมาเลเซียในอัตราส่วนที่มากกว่าจึงต้องคิดค่าเช่าล้อเลื่อนคืนให้การรถไฟมาเลเซีย รายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่เหลือจึงเป็นรายได้สุทธิทั้งหมดที่แท้จริงของการรถไฟ



ตารางที่ ๕๘

รายได้สุทธิจากการดำเนินงานทั้งหมดของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน (พันบาท)	ค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิ (พันบาท)	รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน ทั้งหมด (พันบาท)
๒๕๑๐	๑๓๕,๕๘๒	- ๒๘	๑๓๕,๕๖๔
๒๕๑๑	๑๔๖,๓๓๓	- ๔๘๖	๑๔๕,๘๔๗
๒๕๑๒	๖๐,๑๒๘	- ๓๓๕	๕๙,๗๙๓
๒๕๑๓	๑๑๐,๔๘๒	- ๓๖	๑๑๐,๔๔๖
๒๕๑๔	๕๕,๕๖๘	- ๕๓	๕๕,๕๑๕

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

อัตราผลตอบแทนเงินลงทุน (Rate of Return) ของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเกิดจากจำนวนลงทุนทั้งหมดของการรถไฟซึ่งหักด้วยเงินช่วยเหลือ (Donations and Grants) และค่าเสื่อมราคา (Accrued Depreciation) ออกแล้ว ตามตารางที่ ๕๗ ไปหารจำนวนเงินรายได้สุทธิจากการดำเนินงานซึ่งรวมค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิ ตามตารางที่ ๕๘ ของแต่ละช่วงเวลาซึ่งจะแสดงในตารางที่ ๕๘

อัตราผลตอบแทนเงินลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ตามตารางที่ ๕๘ มีแนวโน้มลดลงตลอดระยะเวลาจาก ๓.๑๒% ในปี ๒๕๑๐ เป็น ๑.๔๖% ในปี ๒๕๑๔ ซึ่งแสดงว่าการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพราะผลตอบแทนเงินลงทุนมีอัตราที่ลดลงตลอดเวลา การที่อัตราผลตอบแทนเงินลงทุนลดลง เกิดจากรายได้จากการดำเนินงานมีแนวโน้มที่ลดลง เนื่องจากอัตราการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายในการดำเนินงานสูงกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้ในการดำเนินงานและจากการศึกษาผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าจะทราบว่าสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รายจ่ายในการดำเนินงาน

มีอัตราการเพิ่มที่สูงกว่ารายได้จากการดำเนินงานเพราะการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ มีการให้บริการที่มากกว่าจำนวนที่ผู้ใช้บริการต้องการ เกิดอุปทานส่วนเกินขึ้นในการดำเนินงานและอุปทานส่วนเกินนี้ทำให้การรถไฟต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินรถมากขึ้นโดยไม่จำเป็นและมีผลต่อฐานะทางการเงินในที่สุด

ตารางที่ ๕๔

อัตราผลตอบแทนเงินลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	อัตราผลตอบแทนเงินลงทุน (%)
๒๕๑๐	๓.๑๒
๒๕๑๑	๒.๔๔
๒๕๑๒	๐.๘๖
๒๕๑๓	๑.๗๒
๒๕๑๔	๑.๘๖

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ณ. ฐานะทางการเงินของการรถไฟเมื่อการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีประสิทธิภาพ

ถ้าตั้งข้อสมมุติว่าผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ผลที่มีต่อฐานะทางการเงินของการรถไฟจะปรากฏดังนี้คือ

๑. รายได้จากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเกิดจากรายได้การโดยสารตามตารางที่ ๒๑ และรายได้จากการสินค้าตามตารางที่ ๓๖ รวมกับรายได้อื่น ๆ ของการรถไฟซึ่งกำหนดให้คงที่ตามตารางที่ ๕๔ จะแสดงในตารางที่ ๖๐

ตารางที่ ๖๐

รายได้จากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายได้จากการ โดยสาร (พันบาท)	รายได้จากการ สินค้า (พันบาท)	รายได้อื่น ๆ (พันบาท)	รายได้รวม (พันบาท)
๒๕๑๐	๓๖๑,๓๖๕	๘๖๐,๔๔๔	๓๓,๐๘๕	๑,๕๕๔,๘๙๔
๒๕๑๑	๔๐๐,๖๐๐	๕๐๕,๓๕๕	๕๕,๑๕๓	๑,๓๖๑,๑๐๘
๒๕๑๒	๔๕๖,๓๓๘	๔๕๖,๓๐๓	๕๑,๘๐๒	๑,๓๖๔,๔๔๓
๒๕๑๓	๔๘๕,๓๒๓	๔๘๐,๒๖๐	๕๐,๕๓๓	๑,๔๑๖,๑๑๖
๒๕๑๔	๕๕๓,๓๖๖	๕๖๖,๕๖๖	๕๓,๑๒๑	๑,๕๗๓,๐๕๓

จากตารางที่ ๖๐ รายได้จากการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะมีอัตราการเพิ่มปีละ ๔.๕๐% เมื่อมีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และจากการเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานตามปกติจะมีอัตราการเพิ่มเพียงปีละ ๓.๒๘% ตามตารางที่ ๕๔

๒. รายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเกิดจากรายได้จากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามตารางที่ ๖๐ หักด้วยรายจ่ายจากการดำเนินงานตามปกติตามตารางที่ ๕๕ ซึ่งกำหนดให้คงที่ รายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะแสดงในตารางที่ ๖๑

ตารางที่ ๒๑

รายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายได้จากการดำเนินงาน (พันบาท)	รายจ่ายจากการดำเนินงาน (พันบาท)	รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน (พันบาท)
๒๕๑๐	๑,๕๕๘,๓๔๔	๖๖๗,๕๗๓	๘๙๑,๗๗๑
๒๕๑๑	๑,๗๕๕,๔๔๘	๗๖๘,๒๙๕	๙๘๖,๒๐๓
๒๕๑๒	๑,๗๕๔,๔๔๓	๘๔๓,๑๘๖	๙๑๑,๒๕๗
๒๕๑๓	๑,๘๑๖,๑๖๐	๘๒๔,๖๑๔	๙๙๑,๕๔๖
๒๕๑๔	๑,๘๐๗,๔๓๓	๘๖๘,๓๔๘	๑,๐๓๙,๐๘๕

จากตารางที่ ๒๑ รายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีอัตราการเพิ่มขึ้นปีละ ๒.๗๖% ในขณะที่รายได้สุทธิจากการดำเนินงานมีอัตราลดลงปีละ ๑๔.๕๕% ตามตารางที่ ๕๖

๓. อัตรายดคอบแทนเงินลงทุนจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเกิดจากจำนวนเงินลงทุนทั้งหมดแต่ละปีของการรถไฟเมื่อหักด้วยเงินช่วยเหลือและค่าเสื่อมราคาออกแล้วตามตารางที่ ๕๗ ไปหารรายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพที่รวมค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิแล้วแต่ละปีซึ่งกำหนดให้คงที่ตามตารางที่ ๕๒ ส่วนอัตรายดคอบแทนเงินลงทุนจะแสดงในตารางที่ ๕๓ ตามลำดับ

ตารางที่ ๒๒

รายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพทั้งหมดของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน (พันบาท)	ค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิ (พันบาท)	รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน ทั้งหมด (พันบาท)
๒๕๑๐	๕๓๑,๓๓๑	- ๒๘	๕๓๑,๓๐๓
๒๕๑๑	๕๘๖,๒๐๓	- ๕๕๖	๕๘๕,๖๔๗
๒๕๑๒	๕๑๑,๒๔๓	- ๓๓๔	๕๑๐,๙๐๙
๒๕๑๓	๕๕๑,๕๔๖	- ๓๖	๕๕๑,๕๑๐
๒๕๑๔	๑,๐๓๘,๐๘๔	- ๕๓	๑,๐๓๘,๐๓๑

ตารางที่ ๒๓

อัตราผลตอบแทนเงินลงทุนจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟ  
ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	อัตราผลตอบแทนเงินลงทุน (%)
๒๕๑๐	๑๖.๑๔
๒๕๑๑	๑๖.๕๑
๒๕๑๒	๑๔.๓๐
๒๕๑๓	๑๕.๔๓
๒๕๑๔	๑๕.๘๓

จากตารางที่ ๒๓ อัตราผลตอบแทนเงินลงทุนจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเท่ากับ ๑๔.๗๐ - ๑๖.๕๑% ต่อปี ส่วนอัตราผลตอบแทนเงินลงทุนจากการดำเนินงานตามปกติจากตารางที่ ๕๕ จะเท่ากับ ๐.๕๖ - ๓.๑๒% ต่อปี ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่าการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าจะมีผลต่อฐานะทางการเงินของการรถไฟเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นที่มาของรายได้ส่วนใหญ่ของการรถไฟประมาณ ๘๕% ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด <sup>๑๒</sup>

ข. โครงการลงทุนและบทบาทของรัฐบาลที่มีต่อโครงการลงทุน

ในปี ๒๕๐๔ การรถไฟจัดทำโครงการลงทุนระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ขึ้นและได้ยื่นเสนอต่อรัฐบาลเพื่อพิจารณาโครงการลงทุนนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเพิ่มปริมาณการให้บริการด้านการโดยสารปีละ ๒ - ๓% และด้านการสินค้าเพิ่มปีละ ๒.๕ - ๓.๐% <sup>๑๓</sup> นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์ที่จะจัดหาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟต่าง ๆ ที่ทันสมัยและทดแทน - เครื่องบริภัณฑ์เดิม - สามารถให้บริการได้มากขึ้นเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการดำเนินงานให้ลดลง <sup>๑๔</sup>

เงินลงทุนตามโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีจำนวนทั้งสิ้น ๑,๘๖๐.๓ ล้านบาท ซึ่งมีแหล่งที่มาของเงินทุนดังนี้ <sup>๑๕</sup>

๑. แหล่งเงินกู้จากต่างประเทศจำนวน ๖๕๕.๔ ล้านบาท
๒. จากรัฐบาลจำนวน ๔๔๓.๒ ล้านบาท
๓. ส่วนที่เหลือจะมาจากเงินรายได้ของการรถไฟ

<sup>๑๒</sup> Ibid., p. 56.

<sup>๑๓</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1966 (Bangkok : State Railway Printing Office, 1967), p.10.

<sup>๑๔</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1971, op. cit., p.17.

<sup>๑๕</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1966, op.cit., p.13.

ในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ การรถไฟดำเนินงานตามโครงการใช้รถจักรดีเซล (Dieselization Program) ในการเดินรถและเมื่อพ้นช่วง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ แล้วจะยังคงมีรถจักรไอน้ำเหลืออยู่ในการเดินรถเฉพาะเส้นทางสายใต้ระหว่างชุมพรลงไปเท่านั้น ตู้รถ - โดยสารและตู้รถสินค้าที่มีอยู่ในชานานาน ๆ จะทำการปลดระวางและจัดหามาแทนที่เพิ่มขึ้นจนเพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการตู้รถโดยสารและตู้รถสินค้าส่วนใหญ่จะทำการสร้างขึ้นเองที่โรงงานมักกะสันของการรถไฟ และจัดหารถดีเซลรางมาใช้เพิ่มขึ้นด้วย ๑๖

ตั้งแต่ปี ๒๕๑๐ เป็นต้นมาการรถไฟได้ทำการเปลี่ยนรางใหม่เป็นรางหนัก ๕๐ ปอนด์ต่อหลาซึ่งเป็นรางขนาดมาตรฐาน และทำการเปลี่ยนรางเดิมขนาดหนัก ๕๐ ปอนด์ต่อหลาจากบ้านต้นโคน ถึงสุโขทัยในเส้นทางสายใต้เป็นลำดับต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะก่อให้เกิดการประหยัดในการบำรุงรักษาสภาพทางรถไฟ เพิ่มอัตราความเร็วของขบวนรถเพิ่มปริมาณการบรรทุกและอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นทำการเชื่อมรางให้ติดต่อกันโดยวิธี Thermit Welding ทำการเปลี่ยนหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต ปรับปรุงกันทาง (Roadbed) รถไฟ เปลี่ยนสะพานใหม่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้ ๑๕ ตันต่อเพลารถ และมีการใช้เครื่องมือบำรุงรักษาสภาพทางที่ทันสมัยเป็นต้น นอกจากนี้จะมีการก่อสร้างและขยายย่านสับเปลี่ยนที่บางซื่อและปรับปรุงสถานีกรุงเทพฯ ใหม่โดยทำการขยายชานชลาต่าง ๆ ให้กว้างขวางขึ้นเพื่อให้สัมพันธ์กับปริมาณการโดยสารที่จะเพิ่มขึ้น มีการปรับปรุงการสื่อสารและโทรคมนาคมของการรถไฟ มีการอบรมพนักงานให้มีความรู้ความสามารถและมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานเพิ่มขึ้นด้วย

รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ ถึง ๒๕๑๔ จะประกอบด้วย ๑๗

๑. จัดหารถจักรดีเซลจำนวน ๗๕ คัน พร้อมทั้งอะไหล่รถจักรดีเซลจำนวนเงินลงทุน ๔๑๕.๘ ล้านบาท
๒. จัดหารถจักรดีเซลรางจำนวน ๒๔ ชุด จำนวนเงินลงทุน ๑๐๕.๗ ล้านบาท

<sup>๑๖</sup> Ibid., pp. 10-11.

<sup>๑๗</sup> Ibid., pp. 13-15.

๓. จัดหารถจักรดีเซลเพื่อใช้ในการสับเปลี่ยนในย่านต่าง ๆ ๑๕ คัน จำนวนเงินลงทุน ๓๓.๑ ล้านบาท
  ๔. จัดหาตุรุดโดยสารปรับอากาศจำนวน ๑๒ คัน และตุรุดโดยสารธรรมดาจำนวน ๑๔๓ คัน จำนวนเงินลงทุน ๑๖๘.๓ ล้านบาท
  ๕. จัดหาตุรุดสินค้าจำนวน ๔๓๕ คัน และแคร่รถบรรทุกจำนวน ๑๕๖ แคร่ จำนวนเงินลงทุน ๑๐๓.๒ ล้านบาท
๖. ทำการเปลี่ยนสะพานเพื่อรับน้ำหนักบรรทุก ๑๕ คันต่อเพลารถ จำนวนเงินลงทุน ๘๓.๕ ล้านบาท
  ๗. จัดหาและวางหมอนคอนกรีตจำนวนเงินลงทุน ๓๐.๗ ล้านบาท
  ๘. คิดตั้งเครื่องอาณัติสัญญาณ ประแจทางหลักและเครื่องมือโทรคมนาคมต่าง ๆ จำนวนเงินลงทุน ๑๑.๑ ล้านบาท
  ๙. เปลี่ยนรางจากน้ำหนัก ๕๐ - ๖๐ ปอนด์ ต่อหลาเป็นรางหนัก ๘๐ ปอนด์ ต่อหลาและทำการเชื่อมรางให้ติดต่อกันจำนวนเงินลงทุน ๒๐๗.๑ ล้านบาท
  ๑๐. ปรับปรุงคันทางรถไฟจำนวนเงินลงทุน ๔๕.๐ ล้านบาท
  ๑๑. จัดหารถ Hopper Wagon และรถ Grader จำนวนเงินลงทุน ๑๒.๐ ล้านบาท
  ๑๒. จัดหาเครื่องจักรกลที่ทันสมัยเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาสภาพทางและสะพาน จำนวนเงินลงทุน ๓๔.๓ ล้านบาท
  ๑๓. ปรับปรุงยานสถานีและทางหลักจำนวนเงินลงทุน ๒๔๒.๘ ล้านบาท
  ๑๔. ขยายและปรับปรุงโรงงานมักกะสันและโรงซ่อมรถจักรดีเซลต่าง ๆ ในส่วนภูมิภาคจำนวนเงินลงทุน ๒๖.๒ ล้านบาท
  ๑๕. ขยายศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ (Railway Training Centre) จัดหาบ้านพักให้แก่พนักงาน ปรับปรุงและก่อสร้างสถานีและที่ทำการรถไฟเพิ่มขึ้นจำนวนเงินลงทุน ๑๔๗.๘ ล้านบาท
  ๑๖. เงินสำรองเพื่อการลงทุนปลักย่อยอื่น ๆ และเพื่อการฉุกเฉินจำนวนเงินลงทุน ๑๒๒.๘ ล้านบาท



๑๗. ปรับปรุงกิจการรถไฟสายแม่กลอง จำนวนเงินลงทุน ๒๕.๕ ล้านบาท
๑๘. ทำการสร้างทางสายบางซื่อถึงคลองตัน ปรับปรุงทางสายหนองปลาตุ๊กถึงสุพรรณบุรี และทำการสำรวจทางระหว่างเคนชัยถึงเชียงใหม่จำนวนเงินลงทุน ๔๔.๖ ล้านบาท

ในปี ๒๕๑๑ รัฐบาลได้ทำการพิจารณาโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ใหม่อีกครั้งหนึ่ง โดยมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและแก้ไขโครงการลงทุนนี้ เช่นในโครงการเดิมมีการจัดหารถจักรดีเซลเพื่อใช้ในการสับเปลี่ยนในย่านต่าง ๆ จำนวน ๑๕ คัน ได้เปลี่ยนแปลงใหม่เป็นการจัดหารถจักรดีเซลจำนวน ๖ คัน และจัดหาตู้รถโดยสารเพิ่มอีกจำนวน ๑๒ ตู้ มีการปรับปรุงจำนวนการจัดหาตู้รถโดยสารและตู้รถสินค้าจากการสั่งซื้อจากต่างประเทศและทำการสร้างขึ้นเองที่โรงงานของการรถไฟที่มักกะสัน และมีการเลื่อนโครงการสร้างทางรถไฟระหว่างบางซื่อถึงคลองตันออกไปเป็นโครงการที่จะจัดทำในอนาคตเป็นต้น ดังนั้นจำนวนเงินลงทุนตามโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงลดจำนวนลงเหลือเพียง ๑,๖๘๗ ล้านบาท <sup>๑๘</sup>

โครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ภายหลังจากที่รัฐบาลได้ทำการพิจารณาแล้วมีรายละเอียดต่าง ๆ ที่สำคัญดังนี้คือ <sup>๑๙</sup>

๑. จัดหารถจักรดีเซลจำนวน ๔๔ คัน
๒. จัดหารถดีเซลรางจำนวน ๓๒ ชุด
๓. จัดหาตู้รถโดยสารจำนวน ๒๒๖ ตู้ โดยจำนวน ๔๖ ตู้ จัดซื้อจากต่างประเทศและที่เหลือการรถไฟจัดสร้างขึ้นเองที่โรงงานมักกะสัน
๔. จัดหาตู้รถสินค้าจำนวน ๒๓๓ ตู้ โดยทำการสร้างขึ้นเองทั้งหมดที่โรงงานมักกะสันและจำนวนตู้รถสินค้าที่จัดสร้างขึ้นในแต่ละปีให้กำหนดจำนวนตามความต้องการในการสินค้าของผู้ใช้บริการ
๕. เปลี่ยนรางขนาดหนัก ๕๐ - ๖๐ ปอนด์ คอหูลาเป็นรางเชื่อมขนาดหนัก ๕๐ ปอนด์คอหูลา และทำการเชื่อมรางเดิมที่มีขนาดหนัก ๗๖ ปอนด์คอหูลาด้วย

<sup>๑๘</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1971, op.cit., p.17.

<sup>๑๙</sup> Ibid., pp. 17-20.

๖. จัดหาและวางหมอนคอนกรีต
๗. ปรับปรุงคันทางรถไฟ
๘. ปรับปรุงสะพานรถไฟให้สามารถรับน้ำหนักได้ ๑๕ คันต่อเพลารถ
๙. จัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ที่ทันสมัยในการบำรุงรักษาสภาพทางและสะพานของการรถไฟ

๑๐. จัดหารถ Hopper Wagon จำนวน ๓๐ คันและรถ Grader จำนวน ๒ คัน

๑๑. ปรับปรุงยานสถานีและทางหลักจำนวน ๔ ยานขนาดใหญ่และ ๕ ยานขนาดกลางรวมทั้งการปรับปรุงยานบางชื่อและกรุงเทพฯ

๑๒. ติดตั้งเครื่องอาณัติสัญญาณและประแจทางหลักจำนวน ๔๑ สถานี ติดตั้งเครื่องโทรคมนาคมจำนวน ๑๒ สถานี และติดตั้งเครื่อง Tokenless Block Instrument จำนวน ๒๗ สถานี

เมื่อสิ้นปี ๒๕๑๔ ซึ่งเป็นการสิ้นสุดโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ผลการดำเนินงานตามโครงการส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานโดยใช้แรงงานและวัสดุที่จัดหาได้ภายในประเทศ โครงการบางส่วนไม่อาจดำเนินการให้สำเร็จได้และการรถไฟได้จัดดำเนินการต่อไปควบคู่กับการดำเนินงานตามโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๕ ถึง ๒๕๑๘

ผลการดำเนินงานตามโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ได้รับจักรดiesel จำนวน ๓๐ คัน จากจำนวนที่จัดหา ๓๘ คันมาใช้งาน ส่วนที่เหลืออีก ๘ คันไม่อาจจัดหาได้เนื่องจากสัญญาการจัดซื้อรถจักรดีเซลที่การรถไฟได้ทำไว้ในปี ๒๕๑๓ กับผู้ทำการส่งมอบได้ถูกยกเลิกไปเพราะผู้ทำการส่งมอบไม่อาจดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลตามเงื่อนไขที่การรถไฟกำหนดไว้ได้ ซึ่งการรถไฟจะได้เปิดทำการประกวดราคาต่อไปในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๑๕ จำนวนรถดีเซลราง ๓๒ คันซึ่งผลิตจากโรงงานในประเทศญี่ปุ่นได้รับมาใช้งานได้ครบตามจำนวนที่ต้องการจัดหาพร้อมทั้งคู่มือโดยสารจำนวน ๑๗ คู่มือ จากจำนวนทั้งหมด ๔๖ คู่มือ ใน

ตอนต้นปี ๒๕๑๕ การรถไฟได้จัดประกวดราคาซื้อตู้รถนอนอีกจำนวน ๖ ตู้ จากต่างประเทศและจัดสร้างตู้รถโดยสารชั้นที่ ๓ ที่โรงงานมักกะสันจำนวน ๑๐ ตู้ ส่วนการจัดหารถ Bogie Full Van จำนวน ๒ ตู้และตู้รถโดยสารปรับอากาศจำนวน ๑๑ ตู้ นั้น รัฐบาลได้ระงับการจัดหาไว้ชั่วคราว ตู้รถสินค้าจำนวน ๑๒๐ ตู้และตู้รถโดยสารอีก ๕๗ ตู้ได้สร้างขึ้นในปี ๒๕๑๔ จึงทำให้จำนวนตู้รถสินค้าและตู้รถโดยสารที่ทำการสร้างขึ้นในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๒๓๓ และ ๑๘๐ ตู้ตามลำดับ รางรถไฟขนาดหนัก ๔๐ ปอนด์ต่อหลาจำนวน ๒๓,๗๕๗ คัน ได้ทำการวางแทนรางเดิมในเส้นทางสายใต้พร้อมทั้งทำการเปลี่ยนสะพานให้สามารถรับน้ำหนักบรรทุก ๑๕ คันต่อเพลารถไฟสำเร็จเป็นส่วนใหญ่แล้ว เช่นเดียวกัน <sup>๒๐</sup>

การสร้างทางรถไฟสายใหม่ ๆ ตามโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ ถึง ๒๕๑๔ <sup>๒๑</sup> ได้กำหนดการสร้างทางรถไฟระหว่างบางซื่อถึงคลองตัน รัฐบาลได้เลื่อนการสร้างออกไปเป็นโครงการที่จะจัดดำเนินงานในอนาคตอย่างไรก็ตามการรถไฟมีโครงการสร้างทางรถไฟสายใหม่ ๆ อีกเช่น

๑. โครงการสร้างทางรถไฟระหว่างเด่นชัยถึงเชียงใหม่ระยะทาง ๒๗๓ กิโลเมตร ได้มีการสำรวจทางค่านวิศวกรรมและเศรษฐกิจโดยคณะดำเนินงานของการรถไฟเสร็จแล้วและได้รายงานผลการสำรวจไปยังรัฐบาลและรัฐบาลได้พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าโครงการนี้มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนสูงและมีความสำคัญเป็นสำคัญรองจึงให้เป็นโครงการสำรอง (Reserved Project) ของการรถไฟ

๒. โครงการสร้างทางรถไฟระหว่างฉะเชิงเทราถึงแหลมตะบึงและสัตตหีบ ระยะทาง ๑๖๑ กิโลเมตร คณะดำเนินงานของการรถไฟได้ทำการสำรวจทางค่านวิศวกรรมเสร็จแล้วและรัฐบาลได้มีมติให้การรถไฟจัดหาผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจผลได้ทางเศรษฐกิจ (Economic Feasibility Survey) ก่อนที่จะดำเนินการสร้างซึ่งการรถไฟจะจัดดำเนินงานตามมติของรัฐบาลในโครงการลงทุนระหว่าง ๒๕๑๕ - ๒๕๑๘ ต่อไป <sup>๒๒</sup>

<sup>๒๐</sup> Ibid., p. 20.

<sup>๒๑</sup> Ibid., pp.21-23.

<sup>๒๒</sup> Comptroller's Office, Information Booklet 1972 (Bangkok : Suwit G.A.D. Corporation Ltd., 1973), pp.23-24.

๓. โครงการสำรวจเบื้องต้นสำหรับการสร้างทางรถไฟสายแมกสองเชื่อมติดต่อกับทางรถไฟสายใหญ่ (Main Line) ซึ่งประกอบด้วยโครงการย่อย ๆ ดังนี้

ก. โครงการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึง คลองสาน วงเวียนใหญ่ และตลาดพลู โดยทำเป็นทางยกระดับ (Elevated Track) ระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตร

ข. โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน

ค. โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแมกสองและสร้างทางรถไฟไปถึงปากทอระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร

ง. โครงการสร้างทางรถไฟจากบางบอนถึงคลังชันระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร

โครงการสำรวจเบื้องต้นตามโครงการย่อยต่าง ๆ นี้ การรถไฟได้ดำเนินงานสำรวจเสร็จแล้ว และรายงานผลไปยังรัฐบาลเพื่อพิจารณา รัฐบาลได้พิจารณาแล้วและมีมติให้เลื่อนโครงการนี้ออกไปเพื่อรอโครงการสำรวจและปรับปรุงระบบการคมนาคมและความคับคั่งของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครให้เสร็จก่อนจึงจะพิจารณาโครงการนี้อีกครั้งหนึ่ง

๔. โครงการสร้างทางรถไฟระหว่างบัวใหญ่ถึงร้อยเอ็ด มุกดาหารและนครพนมระยะทาง ๓๓๕ กิโลเมตร การรถไฟได้รับเงินค่าสำรวจในปี ๒๕๑๔ จากงบประมาณแผ่นดินจำนวน ๑ ล้านบาท มีการสำรวจทางคานวิศวกรรมและเศรษฐกิจระหว่างบัวใหญ่ถึงร้อยเอ็ดเสร็จแล้ว และจะทำการสำรวจช่วงระหว่างร้อยเอ็ดถึงนครพนมต่อไปในปี ๒๕๑๖ โดยได้รับค่าสำรวจจากงบประมาณแผ่นดินเช่นเดียวกัน