



ผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ ศึกษาได้จากโครงการดำเนินงานของการรถไฟฉบับที่ ๒ ซึ่งการรถไฟได้กำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เพื่อให้มีส่วนในการเพิ่มมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานด้านการโดยสารเพิ่มปีละ ๒ - ๓% และด้านการสินค้าเพิ่มปีละ ๒.๕ - ๓.๐% จะบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

การศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งมีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ จะเป็นการศึกษาคามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟเท่านั้น ส่วนการศึกษาคามวิธีการที่มุ่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการและการศึกษาถึงผลประโยชน์ทางสังคม กำหนดให้อยู่นอกขอบเขตการศึกษา ดังนั้นประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเกิดจากอุปสงค์และอุปทานของการรถไฟ ณ ระดับคุณภาพ ไม่มีอุปสงค์ส่วนเกินหรืออุปทานส่วนเกินเกิดขึ้น ผลการดำเนินงานของการรถไฟจึงมีประสิทธิภาพในการผลิตและมีประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ของการรถไฟ ซึ่งผลการดำเนินงานนี้จะมีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ โดยกำหนดให้อุปสงค์ของผู้ใช้บริการรถไฟเป็นอุปสงค์ต่อเนื่องหรืออุปสงค์โดยอ้อม เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟไม่มีอุปสงค์โดยตรงต่อสินค้าและบริการอื่น ๆ เพื่อการอุปโภคบริโภคของผู้ใช้บริการเองหรือเพื่อทำการผลิตสินค้าและบริการอื่น ๆ ต่อไปซึ่งก่อให้เกิดผลผลิตขึ้นภายในประเทศในที่สุด ดังนั้นอัตราการเพิ่มในอุปสงค์ต่อเนื่องของผู้ใช้บริการรถไฟจะกำหนดให้เท่ากับอัตราการเพิ่มในอุปสงค์โดยตรงของสินค้าและบริการต่าง ๆ และเท่ากับอัตราการเพิ่มในมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศ นั่นคืออัตราการเพิ่มของผลการดำเนินงานด้านการโดยสาร ๒ - ๓% และด้านการสินค้า ๒.๕ - ๓.๐% ต่อปีระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเป็นอัตราการเพิ่มในมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศที่เกิดจากการดำเนินงานของการรถไฟด้านการโดยสารและการสินค้า สามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

ในการศึกษาผลการดำเนินงานค่านการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ ถึง ๒๕๑๔ กำหนดให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานเกิดจากอุปสงค์และอุปทาน ณ ระดับคุณภาพ ไม่มีอุปสงค์ส่วนเกินหรืออุปทานส่วนเกินเกิดขึ้นในการดำเนินงาน อุปสงค์ค่านการโดยสารเกิดจากกิโลเมตรทำการผู้โดยสาร มีหน่วยวัดเป็นกิโลเมตร เนื่องจากลักษณะการโดยสารของผู้โดยสารแต่ละคนไม่เหมือนกัน การใช้กิโลเมตรทำการผู้โดยสารเป็นอุปสงค์ค่านการโดยสาร จึงถือว่าจำนวนผู้โดยสาร ขบวนรถโดยสารตู้รถโดยสารกิโลเมตรทำการ ขบวนรถโดยสารหรือกิโลเมตรทำการตู้รถโดยสาร เป็นต้น กิโลเมตรทำการผู้โดยสารเกิดจากระยะทางที่ผู้โดยสารแต่ละคนทำการเดินทางแต่ละครั้งรวมกันทุกคนตลอดช่วงเวลาต่าง ๆ แผนกสถิติ ฝ่ายการบัญชีทำการคำนวณกิโลเมตรทำการผู้โดยสารจากตัวคงที่ชุดหนึ่ง ค่าโดยสารต่อ ๑ กิโลเมตรทำการผู้โดยสารจะเป็นค่าคงที่ชุดนี้ และเมื่อต้องการคำนวณกิโลเมตรทำการผู้โดยสารในปีใดก็นำชุดค่าคงที่นี้ไปหารจำนวนค่าโดยสารชั้นต่าง ๆ และรวมยอดกิโลเมตรทำการผู้โดยสารทั้งปีออกมา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อสมมติว่าลักษณะการโดยสารของปีทำการคำนวณจะเหมือนกับปี ๒๕๐๖ ทุกประการ จำนวนค่าโดยสารที่ได้จากอุปสงค์การโดยสารจะเป็นมูลค่าของการดำเนินงานค่านการโดยสารตามปกติของการรถไฟและเป็นมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศที่เกิดจากการดำเนินงานค่านการโดยสารของการรถไฟตามปกติ ส่วนอุปทานค่านการโดยสารเกิดจากกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารมีหน่วยวัดเป็นกิโลเมตร เนื่องจากข้อสมมติว่าผู้โดยสารจะมีอุปสงค์ค่านการโดยสารเมื่อการรถไฟจัดหาที่นั่งในการโดยสารให้เพียงพอกับความต้องการ โดยได้พิจารณาถึงผลประโยชน์ส่วนเกินและการขนส่งภายในประเทศไม่มีการผูกขาดจากผู้ให้บริการและผู้ให้บริการการรถไฟต้องจัดเดินขบวนรถโดยสาร จัดพวงตู้รถโดยสารและจัดหาที่นั่งให้แก่ผู้โดยสารแต่ละคน ดังนั้นกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารเป็นอุปทานค่านการโดยสารที่ถือว่าจำนวนขบวนรถโดยสาร ตู้รถโดยสารกิโลเมตรทำการขบวนรถโดยสารหรือกิโลเมตรทำการตู้รถโดยสาร เป็นต้น กิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารเกิดจากระยะทางที่ที่นั่งในตู้รถโดยสารแต่ละที่นั่งทำการให้บริการค่านการโดยสารรวมกันตลอดช่วงเวลาต่าง ๆ ในการรถไฟไม่มีหน่วยงานใดทำการคำนวณและรายงานผลเกี่ยวกับกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสาร เป็นที่แน่นอน เนื่องจากข้อจำกัดในระยะเวลาทำการศึกษาของผู้เขียนจึงกำหนดให้กิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารเกิดจากจำนวนที่นั่งของตู้รถ-

โดยสารที่การรถไฟมีใช้อยู่ทั้งหมดในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จำนวน ๖๗ ที่นั่ง เป็นค่าคงที่
 คุณควยกิโกลเมตรทำการทูลดโดยสารประเภทต่าง ๆ ของกองควบคุมการหมุนเวียนล้อเลื่อน
 ฝ่ายการเดินรถจะได้กิโกลเมตรทำการที่นั่งผู้โดยสารตามต้องการ โดยสมมติให้การใช้ทูลด-
 โดยสารของการรถไฟเพื่อให้บริการด้านการโดยสารมีลักษณะการแจกแจงเป็นการแจกแจงตาม
 ปกติจึงมีระดับความเชื่อมั่นของกิโกลเมตรทำการที่นั่งผู้โดยสารได้ประมาณ ๘๗% ถ้าการรถไฟ
 สามารถทำให้อุปสงค์และอุปทานด้านการโดยสารอยู่ในระดับดุลยภาพ ผลการดำเนินงานจะมี
 ประสิทธิภาพ ค่าโดยสารจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพจะเป็นมูลค่าของอุปทานด้านการ
 โดยสารทั้งหมดของการรถไฟและเป็นมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศที่เกิดจากการคำ-
 เนิงงานด้านการโดยสารที่มีประสิทธิภาพ

ส่วนในการศึกษาผลการดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ -
 ๒๕๑๔ กำหนดให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานเกิดจากอุปสงค์และอุปทาน ณ ระดับดุลยภาพ
 ไม่มีอุปสงค์หรืออุปทานส่วนเกินเกิดขึ้นในการดำเนินงาน อุปสงค์ด้านการสินค้าเกิดจากตันกิโกล-
 เมตรทำการสินค้าของผู้ใช้บริการมีหน่วยวัดเป็นกิโกลเมตร เนื่องจากลักษณะการขนส่งสินค้าแต่ละ
 ชนิดไม่เหมือนกัน การใช้ตันกิโกลเมตรทำการสินค้าของผู้ใช้บริการ เป็นอุปสงค์ด้านการสินค้า
 จึงดีกว่าปริมาณการขนส่งสินค้า ขบวนรถสินค้าทูลดสินค้า กิโกลเมตรทำการขบวนรถสินค้าหรือ
 กิโกลเมตรทำการทูลดสินค้าเป็นต้น ตันกิโกลเมตรทำการสินค้าของผู้ใช้บริการ เกิดจากระยะทางที่
 สินค้ามีน้ำหนัก ๑ ตัน ทำการขนส่งแต่ละครั้งรวมทั้งหมดตลอดช่วงเวลาต่าง ๆ แผนกสถิติ
 ฝ่ายการบัญชีมีข้อมูลนี้ซึ่งได้จากการจัดรวบรวมข้อมูลจากกองตรวจรายได้สินค้า แผนกสถิติจะให้
 รหัสต่าง ๆ และส่งไปยังแผนกเครื่องจักรทำบัญชี ฝ่ายการบัญชีทำการประมวลผลโดยใช้เครื่อง
 จักรทำบัญชีหรือเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ทางแผนกได้มีใช้อยู่ทำการคำนวณรายละเอียดต่าง ๆ ตาม
 ที่แผนกสถิติต้องการ ตันกิโกลเมตรทำการสินค้าของผู้ใช้บริการจึงมีแหล่งที่มาจากแผนกสถิติ
 ฝ่ายการบัญชี รายได้จากการสินค้าที่ได้จากอุปสงค์การสินค้าจะเป็นมูลค่าของการดำเนินงานด้าน
 การสินค้าตามปกติของการรถไฟ และเป็นมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศที่เกิดจากการ
 คำเนิงงานด้านการสินค้าของการรถไฟตามปกติ ส่วนอุปทานด้านการสินค้าเกิดจากตันกิโกลเมตร
 ทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการมีหน่วยวัดเป็นกิโกลเมตร เนื่องจากข้อสมมติว่าผู้ให้บริการ
 จะมีอุปสงค์ด้านการสินค้า เมื่อการรถไฟจัดหาทูลดสินค้าเพื่อทำการบรรทุกสินค้าให้เพียงพอกับ

ความต้องการโดยได้พิจารณาถึงผลประโยชน์ส่วนเกินแล้วและการขนส่งภายในประเทศไม่มีการผูกขาดจากผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ การรถไฟจะต้องจัดเก็บขบวนรถสินค้าและจัดวางตู้รถสินค้าต่าง ๆ ตามความต้องการของผู้ให้บริการ ดังนั้นคณิกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการ เป็นอุปทานด้านการสินค้าที่ต่ำกว่าจำนวนขบวนรถสินค้า ตู้รถสินค้ากิโลเมตรทำการขบวนรถสินค้าหรือกิโลเมตรทำการตู้รถสินค้าเป็นต้น คณิกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการ เกิดจากระยะทางที่สินค้าแต่ละคันทำการบรรทุกในตู้รถสินค้าแต่ละตู้ซึ่งให้บริการด้านการสินค้ารวมกันตลอดช่วงเวลาต่าง ๆ การรถไฟไม่มีหน่วยงานใดทำการคำนวณและรายงานผลเกี่ยวกับคณิกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟให้บริการ เป็นที่แน่นอน เนื่องจากข้อจำกัดในระยะเวลาดำเนินการศึกษาของผู้เขียนจึงกำหนดให้คณิกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟให้บริการเกิดจากจำนวนบรรทุกสูงสุดที่ตู้รถสินค้าประเภท ๔ ล้อ จำนวน ๑๒.๕ คันต่อ ๑ ตู้รถ เป็นค่าคงที่คูณด้วยกิโลเมตรทำการตู้รถสินค้าทั้งหมดของกองควบคุมการหมุนเวียนล้อเลื่อนฝ่ายการเดินรถจะได้คณิกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟให้บริการตามต้องการ โดยสมมติให้ปริมาณการใช้ตู้รถสินค้าของการรถไฟเพื่อให้บริการด้านการสินค้ามีลักษณะการแจกแจงเป็นการแจกแจงตามปกติ จึงมีระดับความเชื่อมั่นของคณิกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟให้บริการได้ประมาณ ๙๐ - ๙๕% ถ้าการรถไฟสามารถทำให้อุปสงค์และอุปทานด้านการสินค้าอยู่ในระดับดุลยภาพ ผลการดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ รายได้จากการสินค้าที่ได้จากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพจะเป็นมูลค่าของอุปทานด้านการสินค้าทั้งหมดของการรถไฟ และเป็นมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศที่เกิดจากการดำเนินงานด้านการสินค้าที่มีประสิทธิภาพ

ในการศึกษาผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าที่มีต่อฐานะทางการเงินของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะศึกษาจากรายได้ในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยรายได้จากการโดยสาร การสินค้า และรายได้อื่น ๆ จากการดำเนินงานรวมทั้งหมดทำการเปรียบเทียบกับรายจ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยรายจ่ายจากการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง การบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ การดำเนินงานขนส่งรายจ่ายส่วนกลางและรายจ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ ผลต่างระหว่างรายได้และรายจ่ายในการดำเนินงานจะเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินงานทั้งหมดของการรถไฟซึ่งเมื่อปรับปรุงค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิในการดำเนิน -

รวมกับการรถไฟมาเลเซียแล้วจะเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินงานที่แท้จริง จำนวนเงินลงทุนทั้งหมดของการรถไฟเมื่อหักด้วยจำนวนเงินช่วยเหลือต่าง ๆ และค่าเสื่อมราคาออกแล้วจะเป็นจำนวนเงินลงทุนสุทธิของการรถไฟ จำนวนเงินลงทุนสุทธินี้เมื่อนำไปหารรายได้จากการดำเนินงานที่แท้จริงจะเป็นอัตราผลตอบแทนเงินลงทุนของการรถไฟนั่นเอง นอกจากทำการศึกษาถึงรายได้ รายจ่าย รายได้สุทธิ จำนวนเงินลงทุนและอัตราผลตอบแทนเงินลงทุนในการดำเนินงานของการรถไฟแล้ว จะทำการศึกษาถึงโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จากวัตถุประสงค์และรายละเอียดในโครงการลงทุน ผลการดำเนินงานตามโครงการลงทุนเมื่อสิ้นปี ๒๕๑๔ รวมทั้งปัญหา อุปสรรค ข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นจากโครงการลงทุนนี้และบทบาทของรัฐบาลที่มีต่อโครงการลงทุนเป็นต้น

การดำเนินงานคานการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ กำหนดให้กิโลเมตรทำการผู้โดยสารเป็นอุปสงค์ของผู้ให้บริการคานการโดยสารและกิโลเมตรทำการที่ผู้โดยสารเป็นอุปทานที่การรถไฟจัดให้บริการคานการโดยสาร ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์และอุปทานมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ๘๖.๓๘% และมีความสัมพันธ์กันในทางบวก ผลการดำเนินงานคานการโดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ อุปสงค์คานการโดยสารเพิ่มขึ้นปีละ ๔.๒๐% และอุปทานคานการโดยสารเพิ่มขึ้นปีละ ๗.๖๐% เกิดอุปทานส่วนเกินขึ้นในการดำเนินงานซึ่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้นทุกปีเฉลี่ยปีละ ๑๑.๓๒% ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายสูงกว่าอัตราเพิ่มขึ้นของรายได้ในการดำเนินงานและมีผลถึงฐานะทางคานการการเงินของการรถไฟในที่สุด ดังนั้นผลการดำเนินงานคานการโดยสารของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงไม่มีประสิทธิภาพในการผลิตและไม่มีประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ อย่างไรก็ตามผลการดำเนินงานคานการโดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีรายได้จากการโดยสารเพิ่มขึ้นปีละ ๕.๐๕% ทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นจากการดำเนินงานคานการโดยสาร ๕.๐๕% ต่อปีควย ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้คือ ๒ - ๓% นั่นคือผลการดำเนินงานของการรถไฟคานการโดยสารระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานแคบบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

การดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ กำหนดให้
 ต้นกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการเป็นอุปสงค์ด้านการสินค้าและต้นกิโลเมตรทำการสินค้า
 ที่การรถไฟจัดให้บริการ เป็นอุปทานด้านการสินค้าความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์และอุปทานมีค่า -
 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ๘๓.๘๓% และมีความสัมพันธ์กันในทางบวก ผลการดำเนินงานด้านการ
 สินค้าระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ อุปสงค์ด้านการสินค้าเพิ่มขึ้นปีละ ๘.๐๐% และอุปทานด้านการ
 สินค้าเพิ่มขึ้นปีละ ๑.๕๑% เกิดอุปทานส่วนเกินขึ้นในการดำเนินงานเคมีแวน โนมที่ลดลงเฉลี่ยปีละ
 ๐.๘๘% และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายสูงกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของ
 รายได้ในการทำงานและมีผลถึงฐานะทางการเงินของการรถไฟในที่สุด ดังนั้นผล -
 การดำเนินงานด้านการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จึงไม่มีประสิทธิภาพในการ
 ผลิตและไม่มีประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ และผลการดำเนินงานด้านการสินค้า -
 ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีรายได้จากการสินค้าเพิ่มขึ้นเพียงปีละ ๑.๓๕% ทำให้มูลค่าของผล
 ผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นจากการดำเนินงานด้านการสินค้า ๑.๓๕% ควบคู่กันซึ่งต่ำกว่า
 เป้าหมายที่กำหนดไว้คือ ๒.๕ - ๓.๐% นั่นคือผลการดำเนินงานของการรถไฟด้านการสินค้า
 ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ไม่มีประสิทธิภาพในการทำงาน ไม่บรรลุเป้าหมายและไม่สอดคล้อง
 กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

ฐานะทางการเงินของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีผลมาจากการคำ-
 เน้นงานด้านการโดยสารและการสินค้าซึ่งเป็นการดำเนินงานหลักและเป็นที่มาของรายได้จากการ
 ดำเนินงานแต่ละปีประมาณ ๘๕% ของรายได้ทั้งหมด การดำเนินงานด้านการโดยสารและการ -
 สินค้าไม่มีประสิทธิภาพทำให้ฐานะทางการเงินขาดเสถียรภาพด้วยเพราะอุปสงค์และอุปทาน
 ด้านการโดยสารและการสินค้าก่อให้เกิดรายได้จากการดำเนินงานโดยอุปสงค์จะแสดงถึงรายได้
 ที่แท้จริงที่การรถไฟได้รับจากการดำเนินงานตามปกติ ส่วนอุปทานจะแสดงถึงรายได้ทั้งหมดที่
 การรถไฟควรจะได้รับเมื่อมีผู้ใช้บริการตามปริมาณการให้บริการของการรถไฟซึ่งแสดงถึงการ -
 ดำเนินงานที่อุปสงค์และอุปทานอยู่ในระดับคุณภาพและมีประสิทธิภาพในการทำงาน อุปสงค์
 ด้านการโดยสารทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้น ๕.๐๕% ควบคู่กัน และอุปสงค์
 ด้านการสินค้าทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้น ๑.๓๕% ควบคู่กัน เมื่อรวมกับ

รายได้อื่น ๆ จากการดำเนินงานแล้วจะเพิ่มขึ้น ๓.๒๘% ต่อปี โดยจะเป็นรายได้จากการ -
 ค่าเงินงานทั้งหมดซึ่งสามารถทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้น ๓.๒๘% ต่อปี
 สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้คือ ๒ - ๓% อุทยานค่านการโดยสารและการสินค้าเมื่อการรถไฟ
 มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพจะมีรายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นทำให้มูลค่าของผลผลิต
 เบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นปีละ ๔.๕๐% สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน

ในการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ที่มีต่อแผน
 พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ เป็นการศึกษาทางด้านผลกำไรที่การรถไฟได้รับจาก
 การดำเนินงานเท่านั้น โดยศึกษาถึงผลการดำเนินงานที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุดแก่การรถไฟแต่
 เพียงอย่างเดียว เนื่องจากการรถไฟเป็นกิจการขนส่งสาธารณะและเป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนิน
 งานเพื่อประโยชน์แก่สังคมโดยรวมและเป็นพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประ-
 เทศ การศึกษาผลการดำเนินงานทางด้านกำไรสูงสุดของการรถไฟอย่างเดียวย่อมไม่เพียงพอ
 สำหรับการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
 จะต้องทำการศึกษาค้นผลประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้บริการเป็นหน่วยต่าง ๆ ของสังคมประกอบด้วย
 โดยศึกษาถึงผลประโยชน์ทางสังคมและต้นทุนทางสังคมที่การดำเนินงานของการรถไฟทำให้เกิด
 ขึ้นแก่ระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของประเทศการศึกษาทางด้านผลประโยชน์สูงสุดของผู้
 บริการเป็นเรื่องที่มีขอบเขตการศึกษากว้างขวางซึ่งต้องทำการศึกษาโดยละเอียดและลึกซึ้ง โดย
 เฉพาะอีกเรื่องหนึ่งเนื่องจากข้อจำกัดในระยะเวลาทำการศึกษาของผู้เขียนจึงศึกษาผลการคำ -
 เนิงงานของการรถไฟเฉพาะด้านผลกำไรสูงสุดเท่านั้น อย่างไรก็ตามผลการดำเนินงานของการ
 รถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะมีผลต่อการรถไฟ ระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของ
 ประเทศตลอดระยะเวลาที่ทำการศึกษา

ข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐
 - ๒๕๑๔ ที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ พอสรุปได้ดังนี้คือ

๑. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับข้อมูลต่าง ๆ ของการรถไฟ จากการศึกษาผลการ
 ค่าเงินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะทราบว่าข้อมูลที่ใช้ทำการศึกษาลำบากและ
 อุทยานค่านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟไม่ตรงกับความเป็นจริงมากนัก เนื่องจากข้อ-

มูลต่าง ๆ มีเป็นจำนวนมาก ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย เวลาและแรงงานในการรวบรวม
 มาก ข้อมูลบางชนิดมีไม่ครบถ้วนและไม่อาจหาได้ ผู้เขียนจึงตั้งข้อสมมติขึ้นประกอบด้วยการใช้
 หลักวิชาการต่าง ๆ ในการตัดสินใจกำหนดค่าของข้อมูลทุกประเภทเพื่อใช้ในการศึกษา เช่น
 คำนวณการโดยสารใช้กิโลเมตรทำการผู้โดยสาร เป็นอุปสงค์ การรถไฟมีข้อมูลกิโลเมตรทำการ
 ผู้โดยสารซึ่งได้จากการคำนวณโดยนำค่าคงที่ ที่เกิดจากลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างค่าโดยสาร
 ต่อ ๑ กิโลเมตรทำการผู้โดยสารในปี ๒๕๐๖ ไปหารจำนวนค่าโดยสารจำแนกตามชั้นที่นั่งต่าง ๆ
 ของการรถไฟในปีที่ต้องการทราบจำนวนกิโลเมตรทำการผู้โดยสาร เนื่องจากลักษณะการโดย
 สารของการรถไฟย่อมมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามสภาพของ เศรษฐกิจและสังคมในประ-
 เทศกิโลเมตรทำการผู้โดยสารที่ใช้เป็นอุปสงค์คำนวณการโดยสารจึงมีข้อสมมติว่าลักษณะการโดยสาร
 ของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะเหมือนกับปี ๒๕๐๖ ทุกประการ ส่วนทางคำนวณอุปทาน
 การโดยสารกำหนดให้กิโลเมตรทำการที่นั่งผู้โดยสาร เป็นอุปทานคำนวณการโดยสาร กิโลเมตร -
 ทำการที่นั่งผู้โดยสารในการรถไฟไม่มีหน่วยงานใดทำการรวบรวมและรายงานผลเป็นที่แน่นอน
 สำหรับการศึกษาของผู้เขียนจึงกำหนดให้กิโลเมตรทำการที่นั่งผู้โดยสาร เกิดจากจำนวนที่นั่งสูงสุด
 ในตู้รถโดยสารชนิดต่าง ๆ ที่การรถไฟมีใช้อยู่ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ โดยเฉลี่ยต่อ ๑ ตู้รถเป็น
 ค่าคงที่คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรทำการตู้รถโดยสารชนิดนั้น ๆ โดยมีข้อสมมติว่าลักษณะการใช้ตู้รถ
 โดยสารมีการแจกแจงเป็นการแจกแจงตามปกติจึงมีระดับความเชื่อมั่นได้ประมาณ ๘๗%

คำนวณสินค้ากำหนดให้ต้นทุนกิโลเมตรทำการของผู้ให้บริการ เป็นอุปสงค์คำนวณสินค้า
 การรถไฟมีข้อมูลต้นทุนกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการซึ่งเกิดจากต้นทุนกิโลเมตรทำการสินค้า
 ประเภทที่มีการบรรทุกเต็มตู้รถสินค้าเท่านั้น ส่วนต้นทุนกิโลเมตรทำการสินค้าประเภทที่มีการบรรทุก
 ไม่เต็มตู้รถสินค้าไม่มีการรวบรวมเอาไว้ ดังนั้นกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการที่ใช้เป็นอุปสงค์
 คำนวณสินค้าจึงเป็นต้นทุนกิโลเมตรทำการสินค้าประเภทที่มีการบรรทุกเต็มตู้รถสินค้าและจากการ
 ศึกษาจะทราบว่าน้ำหนักสินค้าที่ใช้ทำการคำนวณต้นทุนกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการ เป็นนำ-
 หนักชั้นต่ำต่าง ๆ ที่การรถไฟกำหนดให้ในการคิดอัตราค่าระวางสินค้าซึ่งไม่ใช่น้ำหนักสุทธิที่แท้จริง
 ในการศึกษาจึงตั้งข้อสมมติว่าต้นทุนกิโลเมตรทำการสินค้าของผู้ให้บริการจะเกิดจากต้นทุนกิโลเมตรทำ-
 การสินค้าที่มีการบรรทุกเต็มตู้รถสินค้าและน้ำหนักที่ใช้ทำการคำนวณเป็นน้ำหนักสุทธิที่แท้จริงของ -

สินค้าโดยมีระดับความเชื่อมั่นของข้อมูลนี้โดยประมาณ ๕๐ ถึง ๕๒% ส่วนอุปทานด้านการสินค้า กำหนดให้คันกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการ เป็นอุปทานด้านการสินค้าในการรถไฟ ไม่มีหน่วยงานใดทำการรวบรวมและรายงานผลเป็นที่แน่นอน สำหรับการศึกษของผู้เขียนจึง กำหนดให้คันกิโลเมตรทำการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการ เกิดจากน้ำหนักในการบรรทุกสูงสุด ของตู้รถสินค้าชนิด ๔ ล้อ ๑๒.๕ คันต่อ ๑ ตู้รถสินค้าเป็นค่าคงที่นำไปคูณกับจำนวนกิโลเมตร - ทำการตู้รถสินค้าทั้งหมดของการรถไฟ โดยมีข้อสมมติว่าตู้รถสินค้าที่การรถไฟให้บริการระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีเพียง ๒ ชนิด เท่านั้นคือตู้รถสินค้าชนิด ๔ ล้อและชนิด ๔ ล้อ แต่ละตู้มีน้ำหนักการบรรทุกและกิโลเมตรทำการ เป็น ๒ เท่าของตู้รถสินค้าชนิด ๔ ล้อ

ดังนั้นเพื่อความถูกต้องของข้อมูลต่าง ๆ การรถไฟสมควรจัดเก็บข้อมูลด้านการโดยสารและการสินค้าอย่างมีระเบียบและถูกต้องตรงกับสภาพความเป็นจริงให้มากที่สุดเพราะ ข้อมูลเหล่านี้จะใช้เป็นแนวทางในการศึกษาประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟได้เป็นอย่างดี ผลการศึกษาจากข้อมูลที่ถูกต้องย่อมอำนวยประโยชน์ในการตัดสินใจกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายต่าง ๆ ของการรถไฟได้อย่างดี การรถไฟมีเครื่องคอมพิวเตอร์ใช้งานอยู่ในแผนกเครื่องจักรทำบัญชีฝ่ายการบัญชี จึงสมควรใช้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและทำการประมวลผลออกมาซึ่งจะทำให้เกิดความถูกต้องและรวดเร็ว มากกว่าการใช้พนักงานดำเนินการ

๒. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟ เนื่องจากการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะทราบว่ารถไฟมีผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าที่ไม่มีประสิทธิภาพ มีอุปทานส่วนเกินเกิดขึ้นในการดำเนินงาน การศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสารและการสินค้าจะทำให้ทราบถึงลักษณะของอุปสงค์และอุปทานของการรถไฟในเส้นทางการเดินทางต่าง ๆ ที่มีอุปสงค์ส่วนเกินหรืออุปทานส่วนเกินมากน้อยเพียงใด ซึ่งการรถไฟสามารถวางแผนทางแก้ไขให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพได้ ลักษณะการเคลื่อนไหวของการโดยสารและการสินค้าย่อมมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ อุปสงค์และอุปทานในแต่ละเส้นทางย่อมจะแตกต่างกันด้วย ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟมีประสิทธิภาพ จึงสมควรทำการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสาร

และการสินค้าของการรถไฟอย่างจริงจัง วิธีการศึกษา ประโยชน์จากการศึกษา ปัญหา อุปสรรคและข้อบกพร่องต่าง ๆ ในการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสารและการ สินค้าจะแสดงโดยละเอียดในบทที่ ๔ และในภาคผนวก ข. จะแสดงถึงวิธีการนำ Simulation Techniques ทำการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวและความคับคั่งของการจราจร และจะนำแนวความคิดนี้มาประยุกต์ใช้กับการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสารและการ สินค้าของการรถไฟต่อไป ปัจจุบันการรถไฟมีเครื่องคอมพิวเตอร์ใช้งานอยู่ในแผนกเครื่องจักร ทำบัญชี ฝ่ายการบัญชีจึงสามารถใช้ทำการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวต่าง ๆ ตามวิธี Simulation Techniques ได้เป็นอย่างดี

๓. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเพิ่มอุปสงค์ด้านการโดยสารของการรถไฟโดยมี วัตถุประสงค์ที่จะทำให้อุปสงค์และอุปทานด้านการโดยสารอยู่ในระดับดุลยภาพทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพขึ้นซึ่งอาจทำได้โดย

ก. การรถไฟควรทำการประชาสัมพันธ์ด้านการโดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจัดทำโดยการรถไฟเองหรือร่วมมือกับหน่วยราชการหรือตัวแทนการท่องเที่ยวต่าง ๆ

ข. การรถไฟสมควรปรับปรุงระบบการเดินรถให้มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว ประหยัดปลอดภัยและมีความคล่องตัวในการดำเนินงานยิ่งขึ้น รวมทั้งทำการกวัดขั่น และปรับปรุงด้านความสะดวกสบายบนขบวนรถและบริเวณสถานีรถไฟด้วย

ค. ผู้โดยสารของการรถไฟเกินกว่า ๘๗% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด แต่ละปีจะเป็นผู้โดยสารชั้นที่ ๓ ในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานด้านการโดยสารควรจะ เน้นถึงความสำคัญของผู้โดยสารชั้นที่ ๓ โดยปรับปรุงการโดยสารชั้นที่ ๓ ให้มีมาตรฐานสูงขึ้น ตามลำดับ

ง. ปรับปรุงนโยบายอัตราค่าโดยสารใหม่ ให้มีความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารแต่ละประเภทของการรถไฟ

จ. จัดเดินขบวนรถพิเศษต่าง ๆ ตามความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละ ช่วงเวลา จัดขบวนรถสำหรับท่องเที่ยวและทัศนอาจร โดยร่วมมือกับหน่วยราชการหรือตัวแทนการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

ด. ทำการประสานงานการขนส่งคานการ โดยสารกับการขนส่งทางถนน หรือทางอื่น ๆ ภายในประเทศหรือกับต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย เป็นต้น

๔. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเพิ่มอุปสงค์คานการสินค้า การรถไฟได้มี - วัตถุประสงค์ที่จะทำให้อุปสงค์และอุปทานคานการสินค้าอยู่ในระดับดุลยภาพทำให้การดำเนินงาน มีประสิทธิภาพขึ้นซึ่งอาจทำได้โดย

ก. การรถไฟควรทำการประชาสัมพันธ์คานการสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจัดทำโดยการรถไฟเองหรือร่วมมือกับหน่วยราชการหรือตัวแทนการขนส่งสินค้าต่าง ๆ

ข. การรถไฟควรปรับปรุงระบบการเดินรถให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและมีความคล่องตัวในการดำเนินงานยิ่งขึ้น

ค. สินค้าที่ทำการขนส่งโดยทางรถไฟประมาณ ๕๐ - ๕๒% ของสินค้า ทั้งหมดจะเป็นสินค้าประเภทที่ทำการบรรทุกเต็มตู้รถสินค้า ในการกำหนดนโยบายดำเนินงาน คานการสินค้าควรจะ เน้นถึงความสำคัญของสินค้าประเภทนี้โดยทำการปรับปรุงระเบียบวิธีการขนส่งให้รัดกุมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นจัดสรรตู้รถสินค้าต่าง ๆ อย่างมี ประสิทธิภาพ ทำให้ขบวนรถสินค้าและตู้รถสินค้าเกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานสูงขึ้น เป็นต้น

ง. การดำเนินงานคานการสินค้าของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ปรากฏว่าการรถไฟมีกิโลเมตรทำการของตู้รถสินค้าเปล่าประมาณ ๓๑ - ๓๓% ของกิโลเมตร ทำการตู้รถสินค้าทั้งหมดที่การรถไฟให้บริการในแต่ละปี ตู้รถสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการขนส่งโดย ทางรถไฟจะทำการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง เมื่อทำการขนส่งสินค้าลงจากตู้รถสินค้า แล้วมักจะพวงตู้รถสินค้ากลับต้นทางหรือไปยังสถานีต่าง ๆ ที่มีความต้องการใช้ตู้รถสินค้าเหล่านี้ คือไป กิโลเมตรทำการของตู้รถสินค้าเปล่ามีแนวโน้มที่สูงขึ้นปีละ ๓.๕๕% ดังนั้นการรถไฟ ควรกำหนดอัตราค่าระวางพิเศษซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าระวางสามัญมากขึ้น เพื่อจูงใจให้ผู้ให้บริการ คานการสินค้าทำการขนส่งสินค้ามากขึ้นและใช้ตู้รถสินค้าที่จะ เดินทางกลับต้นทางหรือไปยังสถานี อื่น ๆ เพื่อทำการขนส่งสินค้าครั้งใหม่ต่อไปได้อย่างเต็มที่ แทนที่จะเดินทางกลับเป็นตู้รถสินค้า เปล่าที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ในการเดินรถแต่อย่างใด ซึ่งเป็นวิธีการเพิ่มอุปสงค์ทางคานการสินค้า ของการรถไฟอีกทางหนึ่งด้วย

๑. การรถไฟสมควรทำการประสานงานขนส่งกับการขนส่งทางถนนให้มากขึ้น ในการดำเนินงานของการรถไฟจะมีอิทธิพลของการขนส่งทางถนนเข้ามาเกี่ยวข้อง ควบเสมอทั้งในทางตรงและในทางอ้อม ทั้งนี้เพราะลักษณะการขนส่งโดยทางรถไฟเป็นการ ยากที่จะให้บริการประเภท Door to Door ผู้ใช้บริการขนส่งทางถนนจะได้รับประโยชน์ ในด้านความสะดวก รวดเร็ว และความคล่องตัวต่าง ๆ รวมทั้งบริการประเภท Door to Door ควบ ภายในระยะทาง ๑๒๐ กิโลเมตรการขนส่งทางถนนจะประหยัดกว่าการขนส่งโดยสารทางรถไฟ^๑ สินค้าที่ทำการขนส่งโดยทางรถไฟมักจะเป็นสินค้าที่คงการเนื่อที่ และมีน้ำหนักในการบรรทุกมาก ทำการขนส่งในระยะทางไกล ๆ จากการศึกษาสถิติสินค้าที่ทำการขนส่งโดยทางรถไฟในปี ๒๕๑๔ จะทราบว่าทางรถไฟจะทำการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน มากที่สุดถึง ๕.๔ แสนตัน ระยะทางการขนส่งเฉลี่ย ๕๓๑ กิโลเมตรต่อตัน ปูนซีเมนต์ปริมาณ การขนส่ง ๖.๕ แสนตัน ระยะทางการขนส่งเฉลี่ย ๔๘๓ กิโลเมตรต่อตัน ขาวปริมาณการขนส่ง ๕.๒ แสนตัน ระยะทางการขนส่งเฉลี่ย ๓๑๔ กิโลเมตรต่อตัน ฟลูออรีสปาร์ปริมาณ การขนส่ง ๒.๑ แสนตัน ระยะทางการขนส่งเฉลี่ย ๓๓๓ กิโลเมตรต่อตันและไม่ปริมาณการขนส่ง ๒.๔ แสนตัน ระยะทางการขนส่งเฉลี่ย ๕๕๑ กิโลเมตรต่อตันเป็นต้น^๒ ปริมาณการขนส่งของสินค้าประเภทที่ขนส่งเต็มตู้รถสินค้าประมาณ ๕๒% ของปริมาณการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟทั้งหมด ส่วนสินค้าประเภทที่ขนส่งไม่เต็มตู้รถสินค้าจะมีเพียง ๔% เท่านั้น^๓ เพราะเป็นการขนส่งภายในระยะทางสั้น ๆ ผู้ใช้บริการจะทำการขนส่งทางถนนซึ่งจะเป็นการสะดวก และประหยัดกว่าทางรถไฟในระหว่าง ๒๕๑๐ ถึง ๒๕๑๔ การแข่งขันทางถนนได้มีอิทธิพลต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นทำให้ปริมาณการขนส่งประเภทเต็มตู้รถสินค้าลดลง ๐.๑๒% ต่อปี และปริมาณการขนส่งสินค้าประเภทไม่เต็มตู้รถสินค้าลดลง ๓.๓๓% ต่อปี และการขนส่งทางถนนจะมีอิทธิพลมากขึ้นตามลำดับ ดังนั้นการรถไฟควรถูกศึกษาสู่ทางลดสภาพการแข่งขันให้ลดลงเพื่อ

^๑ H.J.Dyos, and D.H.Aldcroft, British Transport (London : Cox and Wyman Ltd., 1974), p.328.

^๒ Comptroller's Office, Information Booklet 1971 (Bangkok : State Railway Printing Office, 1972), p.49.

^๓ Ibid., p.48.

อำนาจประโยชน์แก่เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ วิธีการที่สมควรนำมาใช้คือทำการประสานงานด้านการขนส่งระหว่างทางรถไฟกับการขนส่งทางถนนขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งของผู้ใช้บริการ ทำให้เกิดความคล่องตัวในระบบการขนส่งของประเทศและต้นทุนของสินค้าจะลดลง ผู้บริโภคบริโภคและบริการต่าง ๆ จะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้น มาตรฐานการครองชีพ ระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศจะดีขึ้นซึ่งจะมีผลถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในที่สุด

ในประเทศอังกฤษได้แก้ปัญหาการแข่งขันระหว่างทางรถไฟกับทางถนนโดยทำการประสานงานการขนส่งขึ้น มีการขนส่งประเภท Door to Door และมีการใช้ระบบ Containerisation ในกิจการรถไฟ โดยทางรถไฟจะทำการลากจูง Container ต่าง ๆ จากต้นทางและเมื่อถึงปลายทางการเดินรถ จะมีรถยนต์ทำการลากจูง Container เหล่านี้จากทางรถไฟอีกต่อหนึ่ง ซึ่งเป็นการให้บริการแบบ Door to Door และเป็นการประสานงานการขนส่งระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์ การรถไฟอังกฤษได้ใช้วิธีการนี้มาตั้งแต่ปี ๒๔๗๒ และได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการมากขึ้นตามลำดับ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ใช้วิธีการนี้ใช้ในการดำเนินงานด้านการสินค้า จึงสมควรศึกษาดูทางดำเนินการต่อไปในอนาคต

๕. ในการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟ บุคคลากรระดับต่าง ๆ จัดเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งอย่างหนึ่ง การรถไฟมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ฝึกอบรมพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน คือ สำนักงานศูนย์การฝึก ซึ่งทำหน้าที่ฝึกอบรมพนักงานของทางรถไฟระดับเสมียนให้มีความรู้ความสามารถในการทำงานสูงขึ้น และทำการสอนวิชาการเดินรถและวิชาการช่างโยธาแก่นักเรียนวิศวกรรมรถไฟหลักสูตร ๓ ปี ซึ่งรับสมัครจากบุตรของพนักงานรถไฟเท่านั้น นอกจากนี้ยังทำการอบรมหลักสูตรระยะสั้นสำหรับพนักงานการรถไฟระดับผู้บังคับบัญชาเป็นประจำทุกปีด้วย

^๕ H.J. Dyos, and D.H. Aldcroft, op.cit., p.331.

อนึ่งการฝึกอบรมพนักงานรถไฟของสำนักงานศูนย์การฝึก ส่วนใหญ่มักเป็นการฝึกอบรมด้านวิชาการเท่านั้น จึงสมควรฝึกอบรมด้านทัศนคติและแนวความคิดในการปฏิบัติงานที่ดีด้วย จากประสบการณ์ของผู้เขียนจะพบว่า พนักงานส่วนหนึ่งของการรถไฟจะเป็นระดับเสมียนหรือระดับผู้บังคับบัญชาก็ตาม มักมีทัศนคติและแนวความคิดไปในทางที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนมากกว่าส่วนรวม มีการทุจริตในการปฏิบัติงาน และในกรณีการเรียกร้องค่าจ้างแรงงานของสมาคมแรงงานต่าง ๆ ในการรถไฟมักมีการบีบบังคับ ชูเชื้อ และกระทำการอันขัดต่อระเบียบวินัยและประเพณีอันดีงามเพียงเพื่อให้ได้มาตามข้อเรียกร้องเท่านั้น ในบางหน่วยงานความสัมพันธ์ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชามีลักษณะที่เป็นระเบียบแบบแผน (Formal) มากเกินไป ส่วนบุคคลากรระดับผู้บริหารและผู้ควบคุมนโยบายไม่มีความรู้และความสามารถพอที่จะมีผลทำให้การดำเนินงานของการรถไฟไม่มีประสิทธิภาพและไม่มีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน ดังนั้นบุคคลากรระดับต่าง ๆ จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของการรถไฟ รัฐบาลและการรถไฟควรหาทางปรับปรุงและแก้ไขต่อไป

๖. ข้อเสนอแนะสำหรับรัฐบาล จากการศึกษาดผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จขทราว่าผลการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เพราะการดำเนินงานด้านการโดยสารสามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ การรถไฟได้ตั้งเป้าหมายในการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีส่วนในการเพิ่มมูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศประมาณ ๒ - ๓% ต่อปี ซึ่งอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเป้าหมายของรัฐบาลที่กำหนดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ ทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้นปีละ ๔% โดยการรถไฟได้พิจารณาถึงปัญหาการแข่งขันทางถนนซึ่งรัฐบาลมีโครงการสร้างทางหลวงสายใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น จึงกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานด้านการโดยสารเพิ่มขึ้นปีละ ๒ - ๓% และการสินค้าเพิ่มขึ้นปีละ ๒.๕ - ๓.๐% สามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

เนื่องจากการรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจและเป็นกิจการขนส่งสาธารณะที่อำนวยความสะดวกแก่ระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ การดำเนินงานต่าง ๆ ของการรถไฟจึงมีอิทธิพลต่อการรถไฟ รัฐบาล ระบบเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมในที่สุด จากการศึกษาดูผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ผลการดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพเมื่ออุปทานส่วนเกินเกิดขึ้นในการดำเนินงาน เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายสูงกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงาน จึงทำให้รายได้สุทธิและผลตอบแทนเงินลงทุนของการรถไฟลดลงซึ่งมีผลถึงการดำเนินงานอื่น ๆ และฐานะทางการเงินของการรถไฟในที่สุด รัฐบาลต้องจ่ายเงินช่วยเหลือและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ จะบรรลุเป้าหมายได้ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นต้น ดังนั้นรัฐบาลจึงสมควรดำเนินการควบคุมระบบการขนส่งของประเทศเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน สามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศด้วย เหตุผลที่รัฐบาลต้องดำเนินการควบคุมระบบการขนส่งเนื่องจากป้องกันการผูกขาดการแข่งขันและตัดราคากัน (Cut - Throat Price Competition) ของผู้ให้บริการขนส่งต่าง ๆ ทำให้บริการขนส่งมีมาตรฐานและความปลอดภัย ลักษณะการขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาจากเทคโนโลยีต่าง ๆ จึงต้องการเงินลงทุนดำเนินการสูง ก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคมและการเกี่ยวของผูกพันกับต่างประเทศมากขึ้นเป็นต้น^๕ รัฐบาลจึงควรจัดให้มีการประสานงานการขนส่งขึ้นภายในประเทศอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างทางรถไฟกับทางถนนทำการจ่ายเงินช่วยเหลือแก่การรถไฟในเส้นทาง การเดินรถที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนแต่ให้ผลประโยชน์แก่สังคมในเส้นทางนั้น ๆ พร้อมกับดำเนินการเพิ่มภาษีอากรแก่ยานพาหนะและเชื้อเพลิงในการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นโดยให้การขนส่งทางถนนและทางรถไฟมีส่วนในการรับภาระต้นทุนทางสังคมที่เท่า ๆ กันจากการดำเนินงาน^๖

ข้อเสนอแนะต่าง ๆ เหล่านี้การรถไฟและรัฐบาลสมควรรับไว้พิจารณาและทำการศึกษาลู่ทางในการดำเนินงานต่าง ๆ ตามความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในลำดับต่อไป

^๕ Don Benson, and Geoffrey Whitehead, Transport and Distribution (London : W.H. Allen and Company Ltd., 1975), pp. 235-39.

^๖ Ibid., p.243.