

บทที่ 6

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปและอภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเครือข่ายถนนและทางรถไฟกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ 22 ประเทศ โดยใช้ข้อมูลพาแนลเป็นรายปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 ถึงปี พ.ศ. 2552 สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจกับการขนส่งทางบก โดยการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจนั้นได้ใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อประชากรแทน และการขนส่งทางบกได้ใช้ข้อมูลความยาวของเครือข่ายถนนและความยาวของทางรถไฟมาใช้ในการศึกษา ซึ่งในส่วนของข้อมูลของเครือข่ายถนนและทางรถไฟ การศึกษานี้จะใช้ข้อมูลทั้งในรูประยะทางสุทธิและระยะทางต่อประชากร โดยข้อมูลในรูประยะทางสุทธิจะใช้เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการเติบโตของระยะทางกับการเจริญเติบโตของผลผลิตมวลรวมในประเทศต่อประชากร อย่างไรก็ตามการใช้ข้อมูลในรูประยะทางสุทธินั้นเป็นการละเลยถึงความแออัดของการใช้ถนนและทางรถไฟต่อประชากร ดังนั้นจึงทำการศึกษาข้อมูลในรูประยะทางต่อประชากรเพื่อศึกษาให้ครอบคลุมในมิติของความแออัดของการใช้ถนนและทางรถไฟ จากการศึกษาสรุปได้ว่า เครือข่ายถนนส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจน ซึ่งเห็นได้จากตัวแปรความยาวของเครือข่ายถนนทั้งในรูประยะทางสุทธิและระยะทางต่อประชากรส่งผลต่อระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อประชากรทั้งในระยะสั้นและระยะยาว นอกจากนี้ตัวแปรผลิตภัณฑ์มวลรวมยังเป็นสาเหตุของตัวแปรความยาวเครือข่ายถนนในรูประยะทางสุทธิอีกด้วย ในทางกลับกันทางรถไฟต่อประชากรส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ นอกจากนั้นทางรถไฟต่อประชากรยังเป็นสาเหตุของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศแต่เฉพาะในระยะยาวในทิศทางเดียวเท่านั้น

ทั้งนี้สาเหตุที่ผลการศึกษาชี้ว่าถนนส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่ารถไฟ อาจเนื่องมาจากลักษณะเฉพาะของทางรถไฟกับถนนเอง รวมถึงลักษณะการอยู่อาศัยของมนุษย์

ทางรถไฟมีลักษณะการขนส่งระหว่างสถานีเท่านั้น ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญ แม้จะมีข้อดีที่ต้นทุนการขนส่งต่ำ ขนส่งได้จำนวนมาก และรวดเร็วกว่าการขนส่งทางถนน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ

การขนส่งทางถนนแล้ว ข้อดีของการขนส่งทางรถไฟหรือระบบรางไม่ได้มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ เพราะปัจจุบันการขนส่งทางถนนก็ไม่ได้มีต้นทุนที่สูงกว่าทางรถไฟมากนัก การขนส่งจำนวนมากก็สามารถทำได้ เช่น การขนส่งทางรถไฟ รถบรรทุกขนาดใหญ่ และปัจจุบันการขนส่งทางถนนก็มีการพัฒนาให้มีความรวดเร็วขึ้นมากจนใกล้เคียงกับการขนส่งทางรถไฟ นอกจากนี้ลักษณะการอยู่อาศัยของมนุษย์ก็มีความสำคัญ เพราะในปัจจุบันมนุษย์มีลักษณะการอาศัยอย่างกระจายตัว ไม่ได้อาศัยกระจุกตัว ดังนั้นการขนส่งทางถนนซึ่งมีความยืดหยุ่นสูงจึงสามารถเข้าถึงตลาดหรือผู้บริโภคได้ดีกว่าทางรถไฟ จึงอาจเป็นสาเหตุที่เครือข่ายถนนส่งผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อประชากรมากกว่าทางรถไฟ

นอกจากนี้ในส่วนของคุณภาพทางรถไฟนั้นเป็นการนับรวมรถไฟทุกประเภท ซึ่งสัดส่วนของรถไฟแบบรถดีเซลรางอาจมีสัดส่วนที่สูงมาก แต่ในปัจจุบันมีงานวิจัยและนักวิชาการจำนวนมากสนับสนุนให้มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง เพราะเชื่อว่าจะทำให้เกิดความเจริญ ดังนั้นหากสัดส่วนระยะทางรถไฟความเร็วสูงต่อทางรถไฟประเภทอื่น ๆ มีมากขึ้นจนมีนัยสำคัญ ผลการศึกษาอาจมีการเปลี่ยนแปลง

6.2 ข้อเสนอแนะ

ผู้วางแผนและมีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งทางบก ควรให้ความสำคัญกับการสร้างถนนเป็นสำคัญ และสร้างทางรถไฟในระหว่างพื้นที่สองจุดที่มีการขนส่งระหว่างกันในปริมาณมากหรือในพื้นที่ที่ช่วงระหว่างสองสถานีไม่ค่อยมีประชาชนอาศัย นอกจากนี้ยังควรมีการสร้างถนนและทางรถไฟให้เหมาะสมกับจำนวนประชากรด้วย เพราะจากการศึกษาแม้ความยาวของถนนหรือทางรถไฟเพิ่มขึ้น แต่เพิ่มในอัตราที่น้อยกว่าจำนวนประชากร ก็อาจส่งผลกระทบต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้

นอกจากนี้ในปัจจุบันต้นทุนของภาคธุรกิจต่างมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น การลดต้นทุนในด้านต่างๆ อาทิเช่น ต้นทุนค่าจ้างแรงงาน ต้นทุนด้านพลังงาน นั้นลดลงหรือควบคุมได้ยาก หากผู้วางแผนหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถสร้างถนนหรือทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพ ก็จะเป็นการช่วยลดภาระต้นทุนของภาคธุรกิจได้ อันเป็นการส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมต่างๆทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น

6.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้างต่อไป

ผู้ที่สนใจศึกษาควรขยายขอบเขตการศึกษา เช่น ศึกษาถึงรถไฟความเร็วสูงกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สาธารณูปโภคด้านการขนส่งเชิงสังคมกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงศึกษาตัวแปรมากกว่า 2 ตัวแปร (Multivariate)