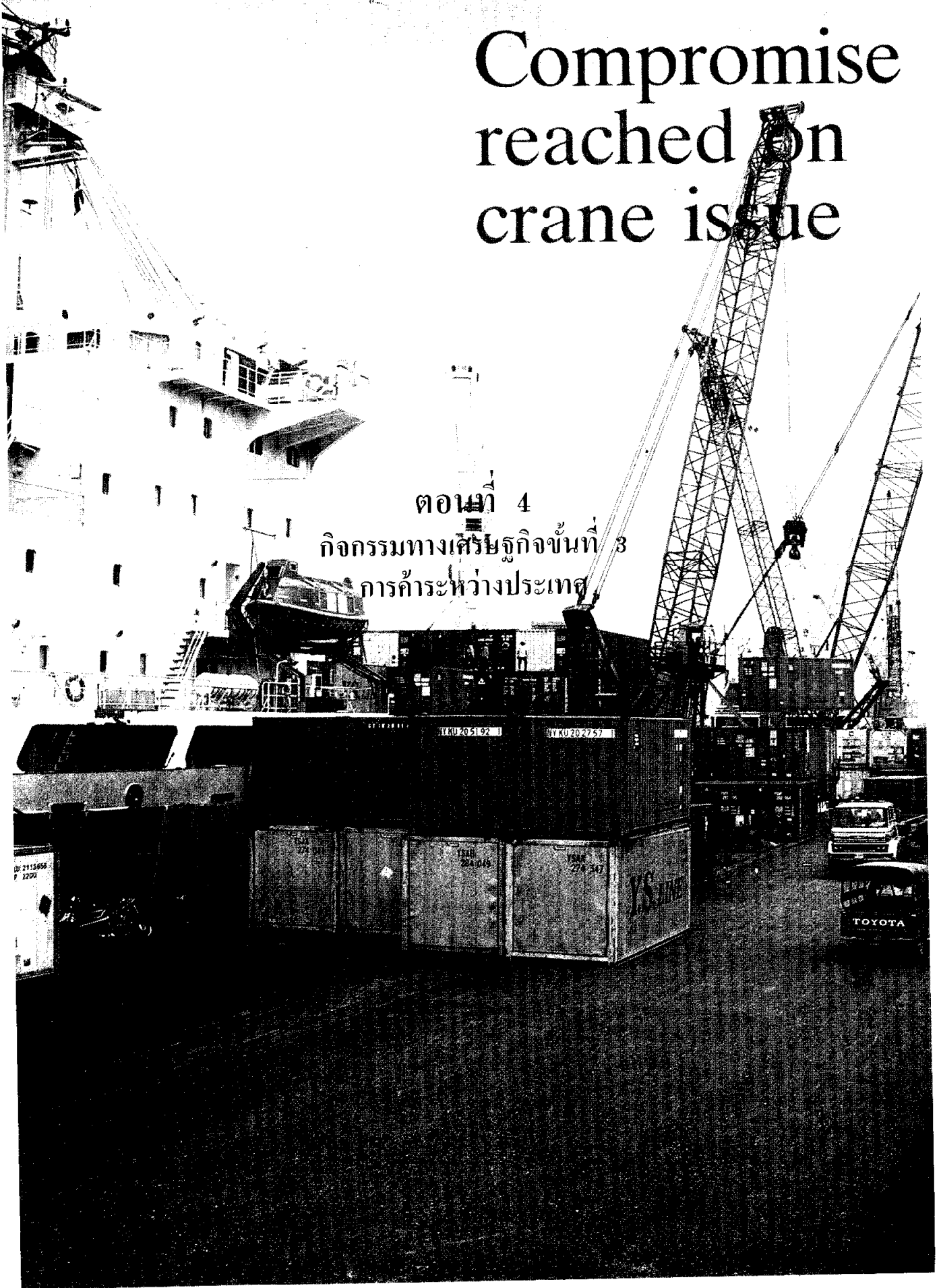


# Compromise reached on crane issue

ตอนที่ 4  
กิจกรรมทางเศรษฐกิจขั้นที่ 3  
การค้าระหว่างประเทศ



## บทที่ 15

### การค้าระหว่างประเทศ

#### 15.1 วัตถุประสงค์

หลังจากจบบทเรียนแล้วนักศึกษาสามารถที่จะ

15.1.1 อธิบายปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการค้าระหว่างประเทศได้

15.1.2 จำแนกแนวทางปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศแบบต่าง ๆ ได้

15.1.3 ชี้แจงประเภทของสินค้า ทิศทางการค้า ปริมาณ และดุลการค้าระหว่างประเทศได้

15.1.4 บอกถึงลักษณะของการรวมกลุ่มทางการค้าระหว่างประเทศได้

#### 15.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

จากลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจการผลิตขั้นต้น และขั้นที่สอง กระบวนการผลิตจะมีผลสมบูรณ์ครบวงจรทางเศรษฐกิจก็ต่อเมื่อผลผลิตนั้นถึงมือผู้บริโภค ซึ่งต้องอาศัยการติดต่อแลกเปลี่ยนระหว่างพื้นที่ (spatial interaction) ลักษณะการติดต่อแลกเปลี่ยนดังกล่าวก็คือ “การค้า” การค้าที่ทำกันอยู่ระหว่างพื้นที่นั้นมีอยู่ด้วยกัน 2 รูปแบบ คือ การค้าที่ทำกันอยู่ภายในประเทศเดียวกัน หรือที่เรียกว่าการค้าภายในประเทศ เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีพิธีการไม่มากนัก ซื้อง่ายเพื่อขายเอากำไร ส่วนการค้าที่ทำกันอีกรูปแบบหนึ่งคือ การค้าระหว่างประเทศ เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีความยุ่งยาก สลับซับซ้อนมาก เนื่องจากผู้ขายและผู้ซื้ออยู่กันคนละประเทศ จึงจำเป็นต้องผ่านพิธีการผ่านนโยบายต่าง ๆ และกฎข้อบังคับของแต่ละประเทศ

นอกจากนั้นการค้าระหว่างประเทศในชุมชนโลกปัจจุบัน ได้กลายเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญ ที่การเมืองและวิถีทางเศรษฐกิจของโลกเข้ามาแทรกแซง การดำเนินกิจกรรมมีการแก่งแย่งแข่งขันกัน กีดกันสินค้าของกันและกัน แต่การค้าก็เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดสมดุลระหว่างการผลิต และการบริโภค

การซื้อขายแลกเปลี่ยนผลผลิตส่วนเกินจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจในลักษณะการค้าระหว่างประเทศ มีสาเหตุที่เป็นปัจจัยสำคัญทำให้เกิดขึ้นพอสรุปได้ดังนี้

15.2.1 ความแตกต่างทางธรรมชาติ มีผลทำให้ที่ตั้งของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ มีสภาพภูมิอากาศ ดิน และพืชพรรณ แตกต่างกัน เมื่ออาศัยธรรมชาติดังกล่าวพิจารณา แต่ละประเทศต่างก็มีข้อได้เปรียบ เสียเปรียบในการผลิตไปคนละด้าน ประเทศที่ธรรมชาติอำนวยให้ก็จะอาศัยข้อได้เปรียบทำการผลิต และนำไปแลกเปลี่ยนซื้อขายกับผลผลิตที่มีความต้องการในการบริโภคกับประเทศอื่น เช่น ข้าวสาลี ปลูกได้ดีในกลุ่มประเทศที่มีอากาศอบอุ่น การเลี้ยงวัวเนื้อได้ดีในนิวซีแลนด์

15.2.2 ความไม่สม่ำเสมอของการกระจายทรัพยากรธรรมชาติบนพื้นโลก ที่มีแหล่งสะสมอยู่เฉพาะแห่งตามสภาพธรณีโครงสร้าง บริเวณประเทศที่พบแหล่งสะสมทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ ๆ มีปริมาณแหล่งสำรองคุ้มครองการลงทุนในเชิงเศรษฐกิจ จะทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศอย่างกว้างขวาง

15.2.3 ความแตกต่างด้านวัฒนธรรมของมนุษย์ มีผลทำให้ความสามารถในการผลิตสินค้าแตกต่างกัน เพราะวัฒนธรรมของมนุษย์แต่ละแห่งจะมีศิลปะเป็นมรดกที่ตกทอดสืบทอดกันมา มีรูปแบบและความชำนาญเฉพาะ ทำให้การผลิตสินค้ามีชื่อเสียงเป็นสัญลักษณ์ของท้องถิ่น (good will) เช่น ความเชี่ยวชาญในการทำนาฬิกาของชาวสวิสเซอร์แลนด์ เหล้าไวน์ของฝรั่งเศส เครื่องถ้วยชามของจีน สินค้าที่มีชื่อเสียงในความสามารถการผลิตจะเป็นสินค้าที่เป็นสิ่งแปลกและมีค่าสำหรับภูมิภาคอื่น แม้ว่าการผลิตจากแหล่งใหม่จะมีคุณภาพดี ก็ยากที่จะแข่งขันได้

15.2.4 ความสะดวกสบายในการขนส่ง ในสมัยก่อนเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก ทำให้การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าจำกัดอยู่ในวงแคบ แต่ในปัจจุบันกิจกรรมการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางทั่วโลกเพราะความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสมัยใหม่ ทำให้อุปสรรคที่เป็นขีดจำกัดด้านการขนส่งดั้งเดิมถูกเทคโนโลยีด้านการขนส่งสมัยปัจจุบันจัดได้อย่างเกือบสิ้นเชิง เช่น การทำห้องเย็นรักษาสินค้าที่ต้องการความสด ปริมาณการขนส่งและการใช้เวลาในการขนส่งที่รวดเร็ว

15.2.5 บทบาทของรัฐบาล ไม่ว่าจะจะเป็นระบบเศรษฐกิจแบบใดก็ตามการเข้าแทรกแซงของรัฐบาลในการค้าระหว่างประเทศ โดยใช้มาตรการต่าง ๆ เช่น การเก็บภาษีศุลกากร (tariff) การกำหนดโควตาสินค้า การออกสิทธิบัตร (licensing) การห้ามนำเข้าหรือส่งออก (prohibitions) การกำหนดมาตรฐานสินค้านำเข้า (quality standards) การดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการต่าง ๆ ของหน่วยงานรัฐบาล การใช้นโยบายคุ้มครองการผลิตภายในประเทศ ทดแทนการนำเข้า การรวมกลุ่มสมาคมการค้าเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันและรวมไปถึง

นโยบายการเมืองระหว่างประเทศ มาตรการเหล่านี้เป็นมาตรการที่รัฐบาลใช้แทรกแซงการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีผลต่อการค้าระหว่างประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างมาก

### 15.3 ทฤษฎีและหลักการการค้าระหว่างประเทศ

การกล่าวถึงทฤษฎีและหลักการการค้าระหว่างประเทศในที่นี้ จะเน้นถึงวิวัฒนาการของทฤษฎีและหลักที่สามารถคิดค้นแบบจำลอง ในการวิเคราะห์ปัญหาได้อย่างแท้จริง เพื่อให้เห็นถึงวิวัฒนาการของแนวความคิดที่ใช้มาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ (trade protection) ในรูปแบบลักษณะต่าง ๆ

#### 15.3.1 ลัทธิเมอร์กันทิลิสต์ (mercantilism)

เป็นหลักการค้าที่สนับสนุนส่งเสริมพ่อค้าทำการค้าระหว่างประเทศ ในรูปแบบที่เน้นการผลิตสินค้าส่งออกต่างประเทศเป็นสำคัญ และมีนโยบายลดการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ ในลักษณะส่งเสริมการผลิตสินค้าทดแทนการนำเข้า และการมุ่งเน้นที่จะทำให้ประเทศมีระบบเศรษฐกิจแบบพึ่งตนเอง (self sufficient) นอกจากนี้ลัทธินี้ยังมุ่งทำการค้าระหว่างประเทศ ให้ได้เปรียบในดุลการค้ามาก ๆ ความมั่งคั่งร่ำรวยและอำนาจของรัฐจะได้ออกจากการค้าระหว่างประเทศ แนวความคิดของลัทธินี้ถูกนำมาใช้เป็นมาตรการกำหนดราคาสินค้า สินค้าประเภทใดที่มีการแข่งขันกันมากระหว่างผู้ผลิตหรือมีสินค้าทดแทนได้ จะถูกกำหนดให้มีราคาถูกที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ถ้าเป็นสินค้าประเภทที่แม้ว่าจะมีราคาสูงก็ไม่ทำให้มีปริมาณความต้องการลดลง ก็จะมีการกำหนดราคาสินค้านั้นไว้ให้สูง

นอกจากนี้ยังสนับสนุนการมีบทบาทแทรกแซงของรัฐในรูปแบบการใช้มาตรการต่าง ๆ ในด้านการนำสินค้าเข้า เช่น กำหนดภาษีสินค้านำเข้าไว้ให้สูง เพื่อกีดกันการนำเข้า และทำให้สินค้าของต่างประเทศมีราคาแพง โอกาสที่จะแข่งขันกับสินค้าทดแทนภายในประเทศได้ลดลง ในขณะที่เดียวกันภาษีสินค้าส่งออก รัฐบาลก็มีนโยบายสนับสนุนให้มีระดับต่ำที่สุด หรือยกเว้นการเก็บภาษีหรือสนับสนุนการส่งออกในรูปการให้เงินช่วยเหลือ (bounties) ฉะนั้นหลักการการค้าระหว่างประเทศนี้ มาตรการด้านกำแพงภาษีจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการทำการค้าระหว่างประเทศ

ในช่วงศตวรรษที่ 16-18 ลัทธิทางการค้านี้เป็นแบบฉบับที่ใช้ดำเนินการค้าระหว่างประเทศในยุโรปตะวันตก เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ โปรตุเกส สำหรับมาตรการในแบบ Mercantilism นี้ ในปัจจุบันได้ถูกควบคุมโดยข้อตกลงนานาชาติ การใช้กำแพงภาษีจะอยู่ภายใต้กฎควบคุมระหว่างประเทศ ของ GATT (The General Agreement on



Tariffs and Trade) ลัทธิการค้า Mercantilism นี้ปัจจุบันถูกเรียกว่า ลัทธิกีดกันทางการค้าแบบเก่า (old protectionism)

### 15.3.2 ทฤษฎีคลาสสิก (classical theory)

ผู้นำทางทฤษฎีคลาสสิกที่สำคัญ ๆ ได้แก่ Adam Smith และ David Ricardo เป็นทฤษฎีที่มีแนวความคิดสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศเป็นแบบเสรี (free trade) เพราะมีความเชื่อว่าเศรษฐกิจการค้าจะดำเนินไปด้วยดี หากให้เอกชนดำเนินการธุรกิจแบบเสรี เนื่องจากจะทำให้เกิดการแข่งขันกัน และการแข่งขันกันนี้เอง จะส่งผลดีแก่ส่วนรวม เมื่อแนวความคิดนี้เผยแพร่ออกไป ความนิยมในลัทธิ Mercantilism) ก็ลดความสำคัญลงสำหรับคำถามที่มักซักถามทฤษฎีคลาสสิกเสมอ คือ 1) ทำไมการค้าระหว่างประเทศจึงมีประโยชน์แก่ประเทศคู่ค้า 2) ในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศมีอะไรเป็นตัวกำหนด และ 3) สินค้าที่มีการค้าเพิ่มขึ้นนั้นมีอะไรทำให้เกิดขึ้น คำตอบของทฤษฎีคลาสสิกของคำถามเหล่านี้ก็คือ ผลกำไรจากการค้า ผลจากการเพิ่มความชำนาญพิเศษในการผลิต และการแบ่งงานกันทำ

สำหรับการประเมินผลทางการค้าระหว่างประเทศ ตามหลักของทฤษฎีคลาสสิก จะใช้ทฤษฎีมูลค่าแรงงานเป็นเครื่องวัด เพราะตามทฤษฎีมูลค่าแรงงาน มูลค่าของสิ่งของหรือสินค้าจะเท่ากับปริมาณของแรงงานที่ต้องการใช้เพื่อผลิตสิ่งของนั้น

ทฤษฎีคลาสสิกนี้ ในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ได้มีการดัดแปลงแก้ไขโดยนำวิธีการทางคณิตศาสตร์และสถิติมาใช้วิเคราะห์และอธิบาย ดังนั้น จึงเรียกทฤษฎีนี้ว่า “ทฤษฎีคลาสสิกใหม่” (neoclassical theory) ซึ่งเป็นวิธีการที่ในปัจจุบันได้ประยุกต์มาใช้ศึกษาเรียกว่า วิธีการปริมาณวิเคราะห์

### 15.3.3 ลัทธิกีดกันทางการค้าแบบใหม่ (new protectionism)

เป็นลัทธิการค้าระหว่างประเทศที่เน้นการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (non-tariff barriers หรือ NTB) มากกว่ามาตรการภาษีศุลกากร มาตรการต่าง ๆ อาจมีผลในทางตรงและทางอ้อมต่อการค้า และเป็นมาตรการที่ยากที่จะบอกได้อย่างชัดเจนว่า มาตรการเหล่านี้มุ่งเพื่อบิดเบือน (distortive) ทางการค้าหรือไม่ เนื่องจากมาตรการเหล่านี้เมื่อนำมาใช้มีความเหลื่อมล้ำและซ้ำซ้อนกันมาก และเป็นมาตรการที่นำมาใช้เสริมมาตรการภาษีศุลกากรด้วย นอกจากนี้ มาตรการควบคุมการกีดกันที่เกิดขึ้นก็เป็นไปในลักษณะคุณภาพมากกว่าปริมาณ จึงเป็นการยากที่จะประเมินผลของความเข้มงวดทางมาตรการแต่ละแบบ และเป็นมาตรการที่ไม่ได้อยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ทางการค้าระหว่างประเทศของ

GATT ทำให้การค้าระหว่างประเทศในยุคปัจจุบันมีลักษณะเป็นแบบ “การค้าเสรีแบบจัดการ” (managed free trade) มากขึ้น เพราะในระบบการค้าเสรีมีความเสรีน้อยลงด้วยการพัฒนามาตรการที่เป็นเครื่องมือในการกีดกันการค้าแบบ NTB มีมากขึ้นเรื่อย ๆ

ลักษณะของมาตรการที่ใช้กีดกันทางการค้าระหว่างประเทศที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากรที่สำคัญได้แก่ มาตรการด้านการจำกัดปริมาณการค้าในรูปของโควตาสินค้าเข้า (import quotas) แบบทั่วไป หรือแบบเลือกเฉพาะราย หรือแบบมีการตกลงทั้งสองฝ่าย (bilateral) การออกสิทธิบัตรนำเข้า การห้ามนำเข้าแบบยกเลิกการค้า หรือ แบบเลือกเฉพาะตามแหล่งที่มา การดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการต่าง ๆ ของหน่วยงานรัฐบาล มาตรการทางด้านต้นทุนและราคาดำเนินการในลักษณะการให้เงินช่วยเหลือโดยตรงและโดยอ้อมแก่อุตสาหกรรมที่แข่งขันกับสินค้าเข้าในรูปของผลประโยชน์ด้านภาษี ความช่วยเหลือด้านสินเชื่อ การกำหนดค่าขนส่งภายในประเทศแบบไม่เท่ากันของสินค้าที่ผลิตภายในประเทศกับผลิตจากต่างประเทศ มาตรการด้านมาตรฐานของสินค้าได้แก่กฎระเบียบเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานด้านอุตสาหกรรม และมาตรการด้านสาธารณสุข เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย ความสะอาดและมาตรฐานของคุณภาพสินค้า เป็นต้น ซึ่งมาตรการเหล่านี้มีผลเข้มงวดมากกว่าภาษีศุลกากร เพราะสามารถจำกัดสินค้าเข้าได้อย่างจริงจัง

การดำเนินการใช้มาตรการ NTB มีลักษณะการดำเนินการต่าง ๆ พอสรุปได้ดังนี้

1. มักใช้ควบคู่กับมาตรการภาษีในเวลาเดียวกัน ฉะนั้น ระดับการกีดกันจะสูงกว่าเมื่อเทียบกับการใช้มาตรการภาษีอย่างเดียว เช่น สินค้ามันสำปะหลังของไทยที่ส่งไป EEC มีการจำกัดโควตาปีละ 5 ล้านตัน ในจำนวนนี้จะต้องเสียภาษีในอัตราหนึ่ง แต่ถ้าส่งเกินกว่า 5 ล้านตัน จะต้องเสียภาษีในอัตราที่สูงอีกอัตราหนึ่ง ซึ่งสินค้าเกษตรกรรมที่ส่งไป EEC จะประสบกับปัญหาในลักษณะนี้ เพราะเป็นผลเนื่องมาจากนโยบายสินค้าเกษตรกรรมของ EEC (The Common Agricultural policy หรือ the CAP) ที่กีดกันสินค้าเกษตรกรรมจากต่างประเทศ

2. ใช้บังคับแบบไม่ต่อเนื่อง และไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอน ไม่มีการออกระเบียบกฎเกณฑ์เป็นหลักฐานข้อมูลอ้างอิงได้ ทำให้ต้นทุนของสินค้าเพิ่มขึ้นในรูปของการเสีย ผู้ผลิตจากต่างประเทศ จะดำเนินการวางแผนการผลิตยาก จะขาดแรงจูงใจในการผลิต

3. ทำให้ผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเสียเปรียบ ในขณะที่ทำให้ผู้ส่งออกสินค้าภายในประเทศที่ใช้มาตรการ NTB ได้เปรียบโดยการจำกัดปริมาณนำเข้าหรือลดต้นทุนการผลิตหรือเพิ่มความสามารถในการแข่งขันสินค้าในตลาดต่างประเทศ

4. มักใช้มาตรการ NTB ในรูปแบบการตกลงแบบทวิภาคี (bilateral) ในการค้ามากกว่าแบบพหุภาคี (Multi Lateral) จึงทำให้ยากแก่การเจรจาต่อรองหรือตกลงกันในที่ประชุมนานาชาติ

5. แต่ละประเทศจะมีมาตรการ NTB แตกต่างกัน ซึ่งจะทำให้เพิ่มต้นทุนแก่ผู้ส่งออกมากขึ้น เพราะการส่งสินค้าไปยังประเทศหนึ่งก็ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของมาตรการ NTB ประเทศนั้น ถ้าจะส่งไปยังประเทศอื่น ๆ อีกก็จะต้องปฏิบัติตามมาตรการ NTB ของประเทศดังกล่าว ซึ่งจะมีกฎเกณฑ์ของมาตรการต่างกัน ซึ่งเป็นมาตรการที่ประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายจะได้รับผลเสีย จากต้นทุนเสริมจากสินค้าของตนเพิ่มขึ้น

6. ใช้มาตรการ NTB เกี่ยวกับมาตรฐานสินค้า และพิธีการต่าง ๆ ของรัฐบาล โดยเฉพาะด้านสาธารณสุขกับคุณภาพ ซึ่งถือว่าเป็นนโยบายภายในของประเทศผู้นำเข้าจะกำหนด นอกจากนั้นบางครั้งก็เป็นไปตามการวินิจฉัย (discretion) ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ มาตรการนี้เป็นมาตรการที่สร้างปัญหาอย่างมากสำหรับสินค้าส่งออกของประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายมากกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว จนทำให้บางครั้งไม่สามารถส่งสินค้าออกได้ มาตรการนี้แม้ว่าจะเป็นการดีที่จะต้องคำนึงถึงสำหรับผู้บริโภค แต่ถ้ามาตรการถูกนำมาใช้อย่างไม่แน่นอนและไม่ต่อเนื่องเพียงเพื่อการกีดกันสินค้าเข้า ก็จะกลายเป็นเครื่องมือกีดกันทางการค้าที่เข้มงวดมากอย่างหนึ่ง

ประเทศที่ใช้มาตรการกีดกันทางการค้าแบบ NTB ที่เป็นสินค้าเข้าจากประเทศกำลังพัฒนาที่สำคัญได้แก่ ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก สหรัฐอเมริกา อังกฤษ กลุ่มประเทศตลาดร่วมยุโรป และสวิสเซอร์แลนด์

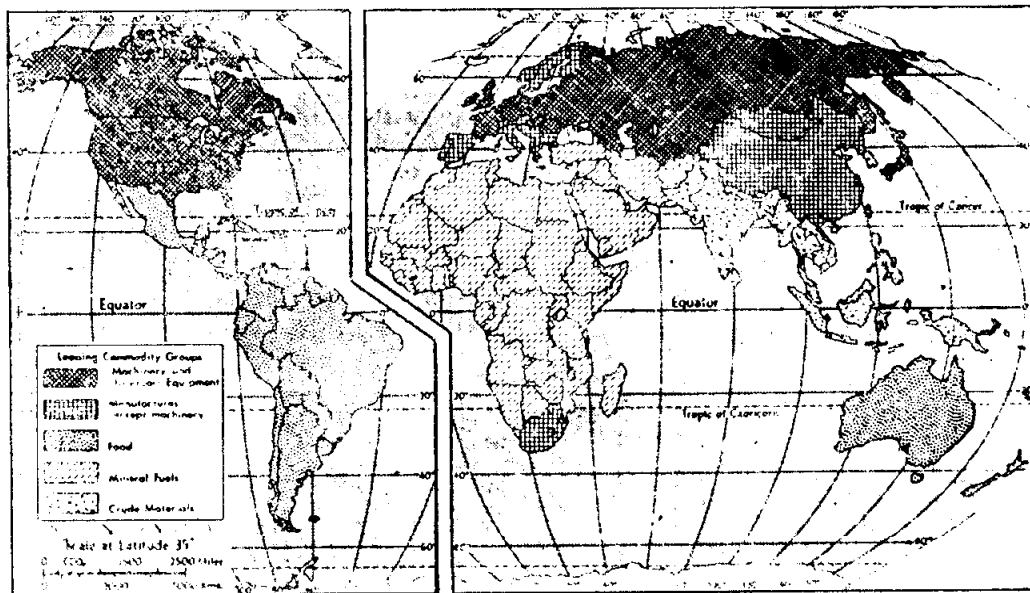
มาตรการ NTB มีบทบาทเพิ่มขึ้นมากในช่วงปลายทศวรรษ 1970 เนื่องจากวิกฤตการณ์ ปัญหาเงินเฟ้ออย่างรุนแรงทั่วโลก ทำให้สภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกซบเซา ประเทศพัฒนาแล้วต่าง ๆ ก็พยายามกีดกันสินค้าต่างประเทศในรูปแบบต่าง ๆ

#### 15.4 ประเภทของสินค้าส่งออก

สินค้าส่งออกเพื่อทำการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่าง ๆ สามารถจำแนกเป็นประเภทของสินค้าที่สำคัญ ๆ ได้ 5 ประเภท คือ

15.4.1 เครื่องจักรกลและยานพาหนะขนส่ง (machinery and transport equipment) เป็นสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จากประเทศทวีปอเมริกาเหนือ ประเทศกลุ่มยุโรปตะวันตก ยุโรปตะวันออก สหภาพโซเวียต และญี่ปุ่น มีปริมาณมูลค่าส่งออก 30 - 40 % ของสินค้าส่งออกรวมจากภูมิภาคทวีปยุโรปและทวีปอเมริกาเหนือ และเป็นประเภทสินค้าส่งออกที่มีปริมาณส่งออก 49 % ของสินค้าออกญี่ปุ่น

รูป 15.1 แผนที่แสดงการค้าระหว่างประเทศที่เป็นประเภทสินค้าหลักส่งออก 5 ประเภท  
ของประเทศต่างๆ



ที่มา : Alexander, J. and Lay J. Gihson. 1979 : 34X

15.4.2 สินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ (manufactures) ที่ไม่ใช่สินค้าประเภทแรกเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญ ของกลุ่มประเทศยุโรปเหนือ ยุโรปใต้ และประเทศจีน เกาหลีใต้ แอฟริกาใต้ ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคใกล้เคียงกับกลุ่มผลิตสินค้าออกประเภทแรก

15.4.3 อาหาร (foods) เป็นสินค้าส่งออกส่วนใหญ่ของประเทศหลายประเทศในโลก โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศลาตินอเมริกา และประเทศออสเตรเลีย, นิวซีแลนด์ ทั้งสองภูมิภาคนี้สินค้าประเภทอาหารเป็นสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าถึง 36 % ของสินค้าออกทั้งหมดในแต่ละภูมิภาค นิวซีแลนด์เป็นประเทศที่ส่งออกถึง 53 % ของสินค้าออกทั้งหมด

15.4.4 วัตถุดิบ (crude materials) เป็นประเภทสินค้าส่งออกหลักของหลายประเทศ ประเทศที่ส่งออกสินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่จะมีสินค้าวัตถุดิบเพียง 1-2 ชนิดเท่านั้น ดังเช่นประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ด้วย

15.4.5 เชื้อเพลิง (fuel minerals) ภูมิภาคและประเทศที่ส่งเป็นสินค้าออกสำคัญ ได้แก่ กลุ่มประเทศตะวันออกกลางและประเทศเวเนซุเอลา ลิเบียส่งน้ำมันปิโตรเลียมเป็นสินค้าออกถึง 99 % ของสินค้าออกทั้งหมด ส่วนคิวเวดและซาอุดีอาระเบียส่งออก 91 - 92 % ของสินค้าออกของประเทศ

## 15.5 ทิศทางการค้าระหว่างประเทศ

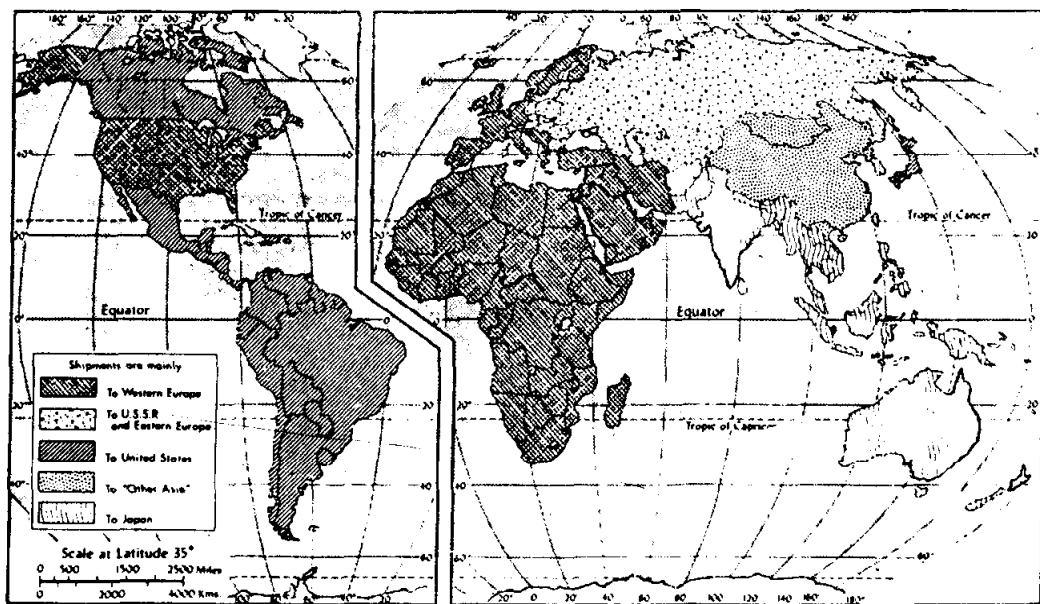
เป็นรูปแบบที่ใช้หลักพิจารณาจากความสัมพันธ์ทางการค้าในลักษณะของแหล่งนำเข้ากับแหล่งส่งออกของสินค้าที่ทำการค้าระหว่างกันเป็นส่วนใหญ่ โดยทั่วไปก็พิจารณาจากปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศ หรือไม่ก็พิจารณาจากปริมาณการค้าระหว่างภูมิภาคกับภูมิภาค (nation to nation or region to region) ซึ่งสามารถกำหนดทิศทางการค้าระหว่างประเทศได้ดังนี้

### 15.5.1 ทิศทางแหล่งสินค้าออก

สินค้าออกส่วนใหญ่ของประเทศต่าง ๆ ในโลก มีทิศทางของแหล่งรับสินค้าออกจากประเทศต่าง ๆ 5 แหล่งภูมิภาค คือ (รูป 15.2)

(1) ไปยุโรปตะวันตก แหล่งสินค้าออกที่ส่งไปยุโรปตะวันตกที่สำคัญมาจากกลุ่มประเทศยุโรปเหนือ ยุโรปใต้ และยุโรปตะวันตก ด้วยกัน ประเทศในตะวันออกกลาง ประเทศในทวีปแอฟริกา และประเทศสหรัฐอเมริกา

รูป 15.2 แผนที่แสดงทิศทางการค้าระหว่างประเทศในลักษณะทิศทางแหล่งสินค้าออกส่วนใหญ่ ที่ไปยังบริเวณใหญ่ ๆ 5 บริเวณ



ที่มา : Alexander, S. and J. Gibson 1979 : 348

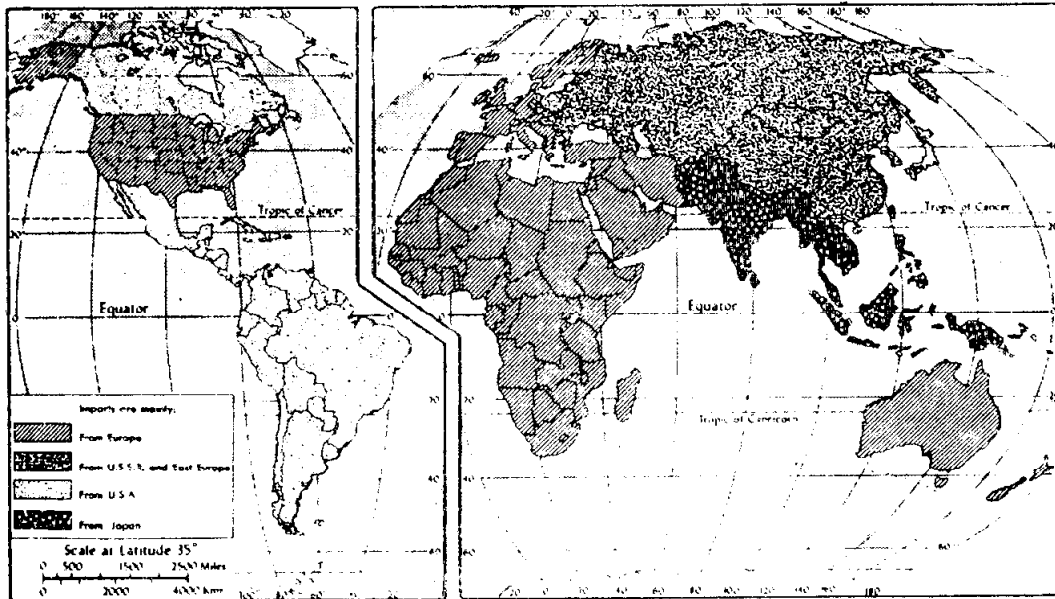
(2) ไปสหภาพโซเวียตรัสเซียและยุโรปตะวันออก แหล่งสินค้าออกที่ส่งไปขายในสหภาพโซเวียตและยุโรปตะวันออกส่วนใหญ่ก็เป็นแหล่งสินค้าออกมาจากประเทศภายในกลุ่มนั่นเอง โดยเฉพาะสหภาพโซเวียตเป็นแหล่งสินค้าออกที่ส่งไปยังกลุ่มประเทศบริวารในยุโรปตะวันออกมากที่สุด

(3) ไปสหรัฐอเมริกา แหล่งสินค้าออกที่ส่งไปยังสหรัฐอเมริกาที่สำคัญ คือ แคนาดา ญี่ปุ่น และกลุ่มประเทศในอเมริกากลาง และอเมริกาใต้

(4) ไปญี่ปุ่น แหล่งที่ส่งสินค้าออกไปยังญี่ปุ่นที่สำคัญ ได้แก่ กลุ่มประเทศในเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เกาหลีใต้

(5) ไปเอเชียอื่น ๆ เป็นแหล่งที่ผลิตสินค้าออกมากที่ใช้บริโภคภายในเป็นส่วนใหญ่ และการค้ากับระหว่างประเทศยังมีปริมาณน้อย มีนโยบายแบบพึ่งตนเอง ประเทศในกลุ่มนี้ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีนและมองโกเลีย แต่ในปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เปลี่ยนนโยบายพัฒนาจีนให้ทันสมัย จึงมีผลทำให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศมีปริมาณมากขึ้น

รูป 15.3 แผนที่แสดงสินค้าทางระหว่างประเทศ ในลักษณะแหล่งสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ของประเทศในภูมิภาคต่างๆ ที่เป็นสินค้านำเข้า มาจาก 4 แหล่งบริเวณใหญ่ของโลก.



ที่มา : Alexander, J. and Jay J. Gibson, 1979 : 351

### 15.5.2 ทิศทางแหล่งสินค้าเข้า

การนำสินค้าเข้าส่วนใหญ่ของประเทศต่าง ๆ มีแหล่งที่มาของทิศทางสินค้าเข้า 4 แหล่งภูมิภาคคือ (รูป 15.3)

(1) จากยุโรป ประเทศที่มีสินค้าเข้าส่วนใหญ่ในการค้าระหว่างประเทศมาจากยุโรป (ยกเว้นยุโรปตะวันออก) ที่สำคัญและมีปริมาณมาก ได้แก่กลุ่มประเทศในภูมิภาคยุโรปเหนือ ยุโรปตะวันตก และยุโรปใต้ด้วยกัน รองลงมาได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ กลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง และประเทศต่าง ๆ ในแอฟริกาทั้งหมด (ประเทศในแอฟริกาส่วนใหญ่เศรษฐกิจการค้ามีความสัมพันธ์กับประเทศในยุโรปที่เคยปกครองสมัยอาณานิคมเป็นส่วนใหญ่)

(2) จากสหภาพโซเวียตรัสเซีย และยุโรปตะวันออก กลุ่มประเทศและภูมิภาคที่มีสินค้าเข้าส่วนใหญ่ในการค้าระหว่างประเทศมาจากสหภาพโซเวียตและยุโรปตะวันออก ก็ได้แก่กลุ่มประเทศสังคมนิยมด้วยกันทั้งยุโรปและเอเชียตนเอง โดยเฉพาะกลุ่มประเทศยุโรปตะวันออก การค้าระหว่างประเทศในรูปสินค้านำเข้าส่วนใหญ่แล้วมาจากสหภาพโซเวียตรัสเซีย

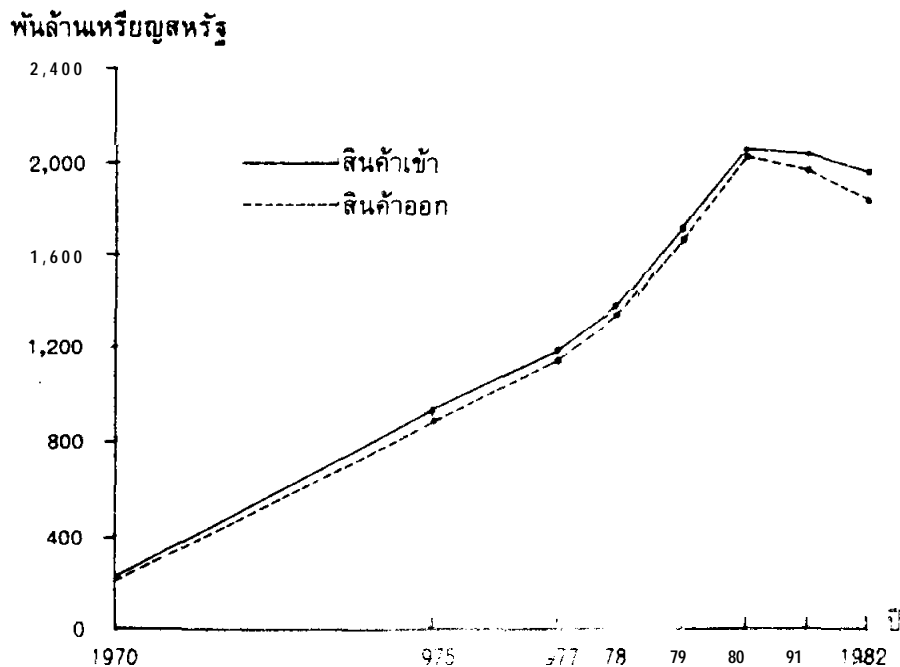
(3) จากสหรัฐอเมริกา สินค้าเข้าของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ที่ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเข้าที่มาจากสหรัฐอเมริกานั้น ได้แก่ แคนาดา กลุ่มประเทศในอเมริกากลาง และกลุ่มประเทศในอเมริกาใต้ ส่วนใหญ่ประเทศต่าง ๆ เหล่านี้จะนำสินค้าด้านอุตสาหกรรม และประเภทเครื่องจักรกลเข้าจากสหรัฐอเมริกา เพื่อนำเข้ามาพัฒนา

(4.) จากญี่ปุ่น ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ที่สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มาจากญี่ปุ่นได้แก่กลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ สินค้าเข้าส่วนใหญ่ของประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ ได้แก่สินค้าประเภทอุตสาหกรรม และเครื่องจักรกลต่าง ๆ นอกจากนี้สินค้าเข้าของประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ที่มาจากญี่ปุ่นก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา และพัฒนาแล้วทำให้ประเทศต่าง ๆ ที่ทำการค้ากับญี่ปุ่นส่วนใหญ่ จะเสียเปรียบในด้านดุลการค้ากับญี่ปุ่น ซึ่งรวมทั้งประเทศไทยด้วย

### 15.6 ปริมาณและดุลการค้าระหว่างประเทศ

จากสถิติด้านปริมาณการค้าระหว่างประเทศของโลก ในรายงานของสหประชาชาติ เดือนพฤษภาคม 1983 ตั้งแต่ปี 1970 - 1982 ปริมาณการค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับมา (รูป 15.4) ในปี 1970 มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศของโลก

รูป 15.4 ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของโลก ในปี 1970-1982 ที่เป็นปริมาณสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า



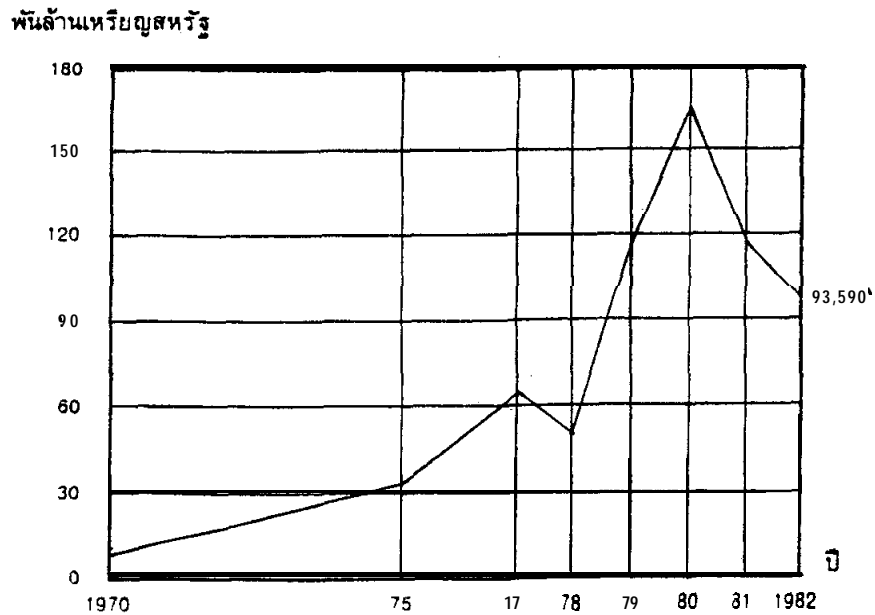
หมุนเวียน (world trade turnover) 643,502 ล้านเหรียญสหรัฐ และในปี 1980 ขยายตัวเพิ่มขึ้น มีปริมาณถึง 4,055,744 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ในปี 1981 และ 1982 การค้าระหว่างประเทศ มีแนวโน้มลดลงเล็กน้อยจากปี 1980 เนื่องจากสภาวะซบเซาทางเศรษฐกิจทำให้ในปี 1982 มีปริมาณการค้าหมุนเวียนระหว่างประเทศ 3,753,630 ล้านเหรียญสหรัฐ เป็นปริมาณการส่งออก 1,839,140 ล้านเหรียญสหรัฐ และปริมาณสินค้าเข้า 1,914,490 ล้านเหรียญสหรัฐ มีสภาพดุลการค้าที่เป็นสินค้านำเข้ามากกว่าสินค้าส่งออกถึง 75,350 ล้านเหรียญสหรัฐ

#### 15.6.1 การค้าของกลุ่มประเทศพัฒนา (developed countries)

ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการค้าระหว่างประเทศ กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วของโลก เป็นกลุ่มประเทศที่มีกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศมีปริมาณการค้ามากที่สุด ในปี 1982 มีปริมาณการค้าหมุนเวียนระหว่างประเทศ 2,447,710 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือ 65.21% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก และเป็นกลุ่มประเทศที่มีปริมาณสินค้าส่งออกถึง 64.00% ของสินค้าออกของโลก และมีปริมาณสินค้าเข้า 66.37% ของสินค้าเข้าของโลก สำหรับแนวโน้มทางด้านดุลการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศพัฒนามีสภาพดุลการค้าขาดดุล มีปริมาณ



รูป 15.5 ปริมาณการขาดดุลการค้าของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว ในปี ค.ศ. 1970-1982



การนำสินค้าเข้ามากกว่าปริมาณสินค้าออก (ดูรูป 15.5) ในปี 1982 มีสภาพขาดดุลทางการค้ารวมถึง 93,590 ล้านเหรียญสหรัฐ

สำหรับการค้าระหว่างประเทศของประเทศพัฒนาและกลุ่มประเทศพัฒนาที่สำคัญได้แก่

กลุ่มประเทศ EC เป็นกลุ่มประเทศพัฒนาที่มีบทบาททางด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศมากที่สุดในโลกเพราะเป็นกลุ่มประเทศที่ทำการผลิตและบริโภคทางด้านสินค้ามากที่สุด ดังจะเห็นได้จากปี 1982 กลุ่มประเทศ EC มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศหมุนเวียนถึง 1,200,020 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือ 31.97% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก เป็นปริมาณสินค้าส่งออกถึง 31.85% ของสินค้าออกของโลก และมีปริมาณสินค้านำเข้า 32.08% ของสินค้าเข้าของโลก สภาพดุลการค้าโดยส่วนรวมของกลุ่มอยู่ในสภาพขาดดุลถึง 2,646 ล้านเหรียญสหรัฐ ประเทศในกลุ่ม EC เกือบทุกประเทศมีสภาพการค้าระหว่างประเทศอยู่ในสภาพขาดดุล ยกเว้นประเทศเยอรมันตะวันตกเป็นประเทศเดียวที่มีดุลการค้าเกินดุลมาตลอด ตั้งแต่ปี 1970-1982 ในปี 1982 มีสภาพเกินดุลถึง 20,570 ล้านเหรียญสหรัฐ

ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศในกลุ่มพัฒนาแล้วที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ มีบทบาทสำคัญรองลงมาจากกลุ่มประเทศ EEC แต่ถ้าเปรียบเทียบ

- กันในระหว่างประเทศ สหรัฐอเมริกาจะเป็นประเทศที่มีบทบาทการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดของโลกเพราะมีปริมาณการค้าระหว่างประเทศหมุนเวียนถึง 467,159 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 1982 หรือ 12.45% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก ในปริมาณการค้าหมุนเวียนนี้เป็นปริมาณสินค้าส่งออก 11.54% ของสินค้าออกของโลก และเป็นปริมาณสินค้านำเข้า 13.31% ของสินค้าเข้าของโลก ส่วนสภาพดุลการค้าเดิมมีสภาพที่เกินดุลมาตลอดจนถึงปี 1976 และมีสภาพเสียดุลทางการค้าตั้งแต่ 1977 จนถึงปัจจุบันในปี 1982 มีสภาพเสียดุลทางการค้าถึง 42,610 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นผลจากสภาพความตกต่ำทางเศรษฐกิจของโลก ที่มีสภาพซบเซาต่อเนื่องกัน

ประเทศเยอรมนีตะวันตก เป็นประเทศพัฒนาแล้วในกลุ่ม EEC ที่มีกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศปริมาณมากที่สุดในกลุ่ม มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศรองลงมาจากสหรัฐอเมริกาเท่านั้น ในปี 1982 เยอรมันตะวันตกมีปริมาณการค้าระหว่างประเทศหมุนเวียนถึง 332,284 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 8.85% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก มีปริมาณสินค้าส่งออก 9.59% ของสินค้าออกของโลก และมีปริมาณสินค้านำเข้า 8.14% ของสินค้าเข้าของโลกสำหรับดุลการค้าเยอรมันเป็นประเทศมีการค้าเกินดุลมาตั้งแต่ปี 1970 ถึงปัจจุบัน สภาพเกินดุลในปี 1980-1982 มีปริมาณดังนี้ 4,929 12,0572 และ 20,572 ล้านดอลลาร์สหรัฐตามลำดับ

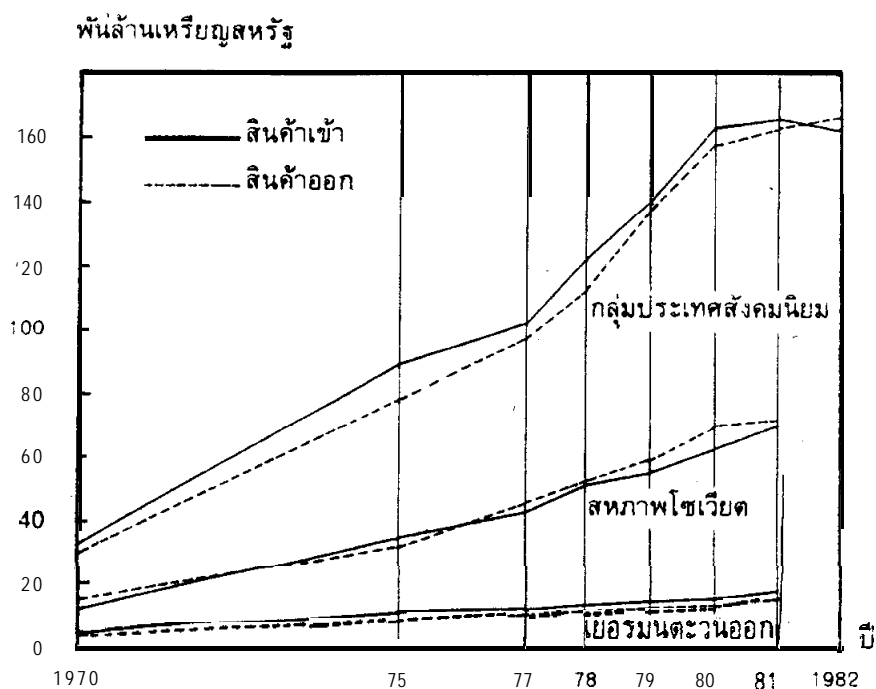
ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศพัฒนาที่มีกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศครอบคลุมไปทั่วโลก มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศเป็นรองจากสหรัฐอเมริกาและเยอรมันตะวันตกเท่านั้น มีปริมาณการค้าหมุนเวียนระหว่างประเทศ 270,841 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 7.22% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก เป็นปริมาณของสินค้าส่งออกและนำเข้า 9.59 และ 8.14% ของสินค้าออกและนำเข้าของโลก ในปี 1980-1982 มีสภาพดุลการค้า -10,712, 8,729 และ 6,981 ล้านดอลลาร์สหรัฐตามลำดับ

สำหรับประเทศพัฒนาที่มีกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศ ที่สำคัญรอง ๆ ลงมาก็ได้แก่กลุ่มประเทศ EFTA และกลุ่มประเทศในโอเชียเนีย (ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และหมู่เกาะต่าง ๆ ในมหาสมุทรแปซิฟิก)

#### 15.6.2 การค้าของกลุ่มประเทศสังคมนิยม (central plan countries)

กลุ่มประเทศสังคมนิยมที่สำคัญได้แก่ กลุ่มประเทศสังคมนิยมในยุโรปตะวันออกและสหภาพโซเวียต และกลุ่มประเทศสังคมนิยมในเอเชีย สำหรับกลุ่มประเทศสังคมนิยมในยุโรปตะวันออก และสหภาพโซเวียต เป็นกลุ่มประเทศที่การค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มมากที่สุด

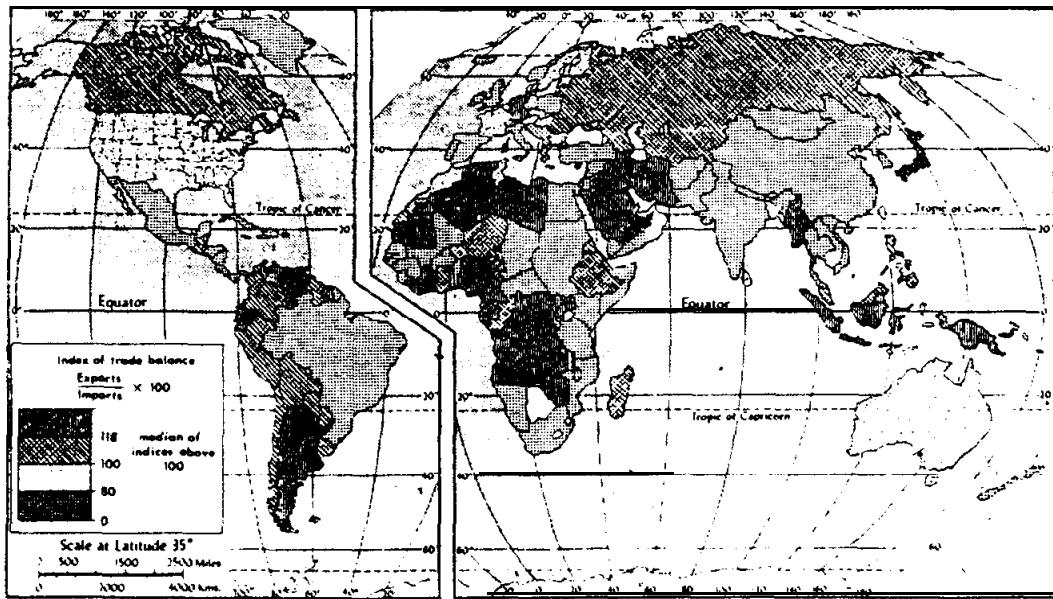
รูป 15.6 ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศสังคมนิยมในยุโรป และประเทศ สหภาพโซเวียต เยอรมันตะวันออก ปี 1970-1981



โดยเฉพาะกับสหภาพโซเวียต ปริมาณการค้าหมุนเวียนระหว่างประเทศมี 327,990 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 8.74% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก ในปี 1982 มีปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้า 9.05% และ 8.44% ของปริมาณสินค้าออกและนำเข้าของโลก สภาพดุลการค้าในระหว่างปี 1970-1981 มีสภาพขาดดุล ในปี 1982 มีสภาพการค้าเกินดุล 4,990 ล้านเหรียญสหรัฐ ประเทศภายในกลุ่มที่มีบทบาทด้านปริมาณการค้าสำคัญก็คือ สหภาพโซเวียต เยอรมันตะวันออก และเชโกสโลวะเกีย ในปี 1981 มีปริมาณสินค้าออกและนำเข้า 49.58%, 12.46% และ 9.34% ของสินค้าออกของกลุ่ม และ 44.71%, 12.37% และ 8.98% ของสินค้านำเข้าของกลุ่ม ในด้านดุลการค้าของประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มมีสภาพขาดดุลเกือบทุกประเทศ มีสหภาพโซเวียตประเทศเดียวที่การค้าระหว่างประเทศเกินดุล ตั้งแต่ปี 1977-1981 ดังตาราง 15.1

กลุ่มประเทศสังคมนิยมในเอเชีย ประเทศที่สำคัญในกลุ่มนี้ คือ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เกาหลีเหนือ มองโกเลีย ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศมีปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าในปี 1982 มีมูลค่า 22,500 และ 23,200 ล้านเหรียญสหรัฐ

รูป 15.7 สภาพผลการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ตามดัชนีความสมดุลทางการค้า



ที่มา : Alexander, J. and Lay J. Gibson, 1979 : 535

โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีน ในปี 1981 มีปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่า 21,560 และ 21,566 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มีปริมาณขาดดุล 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

15.6.3 การค้าของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (developing countries)

กิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศหมุนเวียน 932,240 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 24.84% ของปริมาณการค้าหมุนเวียนของโลก ปริมาณสินค้าออกและนำเข้ามีปริมาณมูลค่า 473,030 และ 459,150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทพวกวัตถุดิบ อาหาร และเชื้อเพลิง กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่กลุ่มประเทศ OPEC และกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

กลุ่มประเทศ OPEC เป็นกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศสำคัญที่สุด เนื่องจากเป็นกลุ่มประเทศผู้ส่งน้ำมันเป็นสินค้าออก ปริมาณมูลค่าของสินค้าออกจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นลำดับตั้งแต่ปี 1975 - 1982 ในปี 1982 มีปริมาณสินค้าออกถึง 222,350 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 12.10% ของปริมาณสินค้าออกของโลก มีปริมาณสินค้านำเข้า 7.71% ของสินค้าเข้าของโลก เป็นกลุ่มประเทศที่มีสภาพการค้าระหว่างประเทศเกินดุลถึง 74,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตาราง 15.1 ปริมาณการค้าระหว่างประเทศ : ปริมาณการส่งออก การนำเข้า และ  
ดุลการค้าของประเทศและภูมิภาคต่างๆ

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ ..)

ภูมิภาค		1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ระบบการค้า									
<b>WORLD 1</b>	IMP	328921	904466	1,63453	1352507	1693325	2054346	2025914	19144 90
	EXP	314581	875452	1,27492	1303121	1645024	2001398	1967739	1839140
	BAL	-14340	-29014	-35960	-49386	-48301	-52948	-581 7 . 5	-75350
<b>DEV'EU MARKET ECONOMIES.</b>	IMP	237706	614210	796518	924911	1191989	1430892	1351956	1270650
	EXP	224868	579413	73081 3	876870	1077815	1268480	1238219	177060
	BAL	-12838	-34797	-65706	-48041	-114174	-162412	-113737	-93590
<b>DEV'ING MAKKFT ECONOMIES</b>	IMP	55815	188012	250986	289418	341385	438126	486240	459150
	EXP	56024	209516	288772	301627	415646	555983	546660	473090
	BAL	209	21504	37786	12209	74261	117857	60421	13940
<b>CENT.PLAN D ECON</b>	IMP	35400	102244	15949	138179	159951	185330	187719	184700
	EXP	33690	86524	107909	124625	151563	176937	182861	189000
	BAL	-1710	-15720	-8041	-13555	-8388	-8393	-4858	-4300
<b>D.M.ECON.: AMERICA.....</b>	IMP	55877	138693	197847	230426	276280	315844	338325	307395
	EXP	59049	139980	161990	189128	236299	283326	300016	276531
	BAL	3171	1287	2585 7	-41298	-39981	-32518	-38309	-30864
<b>CANADA</b>	IMP	13360	34105		43868	53685	59227	66010	54824
	EXP	16119	32682	41876	46567	56053	65123	69907	68393
	BAL	2758	-1423	2068	2698	2368	5896	3897	13569
<b>UNITED STATES</b>	IMP	39952	103843		186044	222228	256984	273352	254884
	EXP	47224	108050	121212	143766	182025	220786	233739	212275
	BAL	3272	4208	-36348	-42278	-40203	-36198	-39613	-42610
<b>DEV'ING MAKKFT ECON.: AMERICA</b>	IMP	18873	57098	66623	73975	91689	119055	125750	104820
	EXP	17518	45315	59829	64481	83844	110065	114376	101946
	BAL	-1355	11787		-9494	-7845	-8990	-11375	-2880
<b>DEV'ED MARKET ECON.: OCEANIA</b>	IMP	6170	13725	16416	18465	22012	26900	30744	31110
	EXP	5832	13595	16087	17559	22603	26393	26204	26200
	BAL	-338	130	-329	905	591	-507	-4540	-4910
<b>AUSTRALIA</b>	IMP	4543	9995	12236	14120	16539	20337	23768	24122
	EXP	4770	11945	13351	14415	18667	22031	21767	21994
	BAL	227	950	1115	295	2129	1694	-2000	2128
<b>NEW ZEALAND</b>	IMP	124.5	3140	3363	3499	4536	5470	5684	5747
	EXP	1225	2151	3198	3745	4691	5418	5563	5518
	BAL	-20	-989	-165	246	155	-51	-122	-230
<b>DEV'ING MAKKFT ECON.: OCEANIA.....</b>	IMP	932	1863	2039	2376	2904	3497	3150	2950
	EXP	4x4	1162	1447	1490	1904	2290	2028	1730
	PAL	-448	-701	-592	-886	1000	-1122	1230	1220

IMP = IMPORT  
EXP = EXPORT  
BAL. = BALANCE

ภูมิภาค		1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ระบบการค้า									
EEC.....	IMP	117814	304407	393022	467292	611009	728276	638075	
	EXP	112427	297967	380814	460091	575434	661663	601954	
	BAL	-5387	-6440	-12209	-7201	-35575	-66613	-36121	
BELGIUM-LUX .....	IMP	11413	30789	40418	48613	60917	71874	62464	
	EXP	11600	28804	37542	44961	56705	64664	55705	52394
	BAL	187	-1986	-2876	-3651	-4212	-7210	-6759	-5658
DENMARK.....	IMP	4388	10370	13265	14812	18679	19742	17803	16859
	EXP	3290	8713	10066	11885	14842	17190	16250	15280
	BAL	-1098	-1657	-3200	-2927	-3837	-2553	-1553	-1578
FRANCE .....	IMP	19114	53992	70466	81762	102587	135082	120924	115743
	EXP	17935	52227	63437	76502	97572	111114	100497	92756
	BAL	-1179	-1764	-7029	-5260	-10015	-23969	-20426	-22987
GERMANY, W.....	IMP	29947	74936	101452	121751	159618	188001	163934	155856
	EXP	34228	90176	118070	142454	171799	192930	176043	176428
	BAL	4281	15240	16618	20703	12181	4929	12109	20572
IRELAND.....	IMP	1573	3779	5394	7121	9883	11153	10603	9707
	EXP	1039	3192	4507	5690	7089	8399	7706	8064
	BAL	-534	-586	-887	-1431	-2794	-2755	-2897	1643
ITALY.....	IMP	14970	38536	48114	56470	77906	99639	91022	86213
	EXP	13206	34995	45327	56072	72243	77659	75187	73490
	BAL	-1763	-3540	-2788	-398	-5662	-21980	-15835	12723
NETHERLANDS.....	IMP	13426	34836	45638	53037	67312	76618	65921	62584
	EXP	11774	35099	43702	50151	63697	73952	68732	66321
	BAL	1652	263	1936	2886	3616	-2666	2811	3732
UNITED KINGDOM.....	IMP	21695	53489	63643	78555	102969	119925	101991	99654
	EXP	19382	44114	57585	71679	91030	115114	1022807	96994
	BAL	-2313	-9375	-6058	-6876	-11939	-4811	816	-2660
EFTA.....	IMP	25148	62331	78597	85870	111242	1376311	121430	114070
	EXP	20696	52920	65920	80173	98833	116502	108919	103570
	BAL	-4452	-9411	12788	5697	-12409	-21130	-12511	-10500
AUSTRIA.....	IMP	3549	9390	14248	16022	20254	24449	21048	19557
	EXP	2856	7518	9808	12176	15482	17493	15845	15685
	BAL	692	-1872	-4440	3846	-4772	-6957	-5203	3872
FINLAND.....	IMP	2636	7626	7607	7868	11400	15641	14202	13380
	EXP	2306	5503	7665	8572	11175	14153	14015	13129
	BAL	-330	-2123	58	704	-224	-1488	-187	251
ICELAND.....	IMP	155	488	607	674	814	1000	980	942
	EXP	147	307	513	641	780	931	859	685
	BAL	-8	-181	-94	-33	-34	-69	-120	-257
NORWAY.....	IMP	3702	9706	12883	11498	13708	16928	15652	15487
	EXP	2457	7234	8883	10877	13547	18545	18220	17587
	BAL	-1245	-2472	-4001	-621	-161	1617	2568	2101
PORTUGAL.....	IMP	1582	3844	4962	5229	6772	9496	9799	
	EXP	949	1938	2023	2411	3592	4627	4147	
	BAL	-633	-1906	-2939	-2818	-3181	-4869	-5652	
SWEDEN.....	IMP	7007	17861	20159	20592	28736	33540	28824	27516
	EXP	6794	17382	19093	21794	27605	30932	28631	26794
	BAL	-213	-479	-1066	1203	-1130	-2609	-192	-722
SWITZERLAND.....	IMP	6486	13303	17979	23804	29354	36356	30696	28670
	EXP	5152	12957	17682	23561	26507	29634	27042	26024
	BAL	-1334	-346	-298	-243	-2847	-6722	-3654	-2646

ภูมิภาค		1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	ระบบการค้า								
OPEC .....	IMP	9875	51977	85818	95997	96690	125097	142930	147550
	EXP	18032	113387	151353	145310	215515	306464	278693	222350
	BAL	8157	61410	65536	49313	118825	181367	135763	74800
ALGERIA .....	IMP	1257	5999	7125	8682	8429	10811	...	...
	EXP	1009	4699	6119	6322	9569	13656	11816	9164
	BAL	-248	-1300	-1006	-2360	1140	2845	...	...
BAHRAIN .....	IMP	247	1158	2029	2046	2481	3484	4124	...
	EXP	274	1147	1845	1893	2488	3602	4347	...
	BAL	27	-11	-184	-153	7	118	223	...
QATAR .....	IMP	...	410	1225	1185	1425	1429	1949	...
	EXP	236	1809	1999	2318	3731	5698	5691	...
	BAL	...	1399	774	1133	2306	4269	3743	...
SAUDI ARABIA .....	IMP	692	4214	14651	20424	24462	30211	35244	...
	EXP	2424	29676	43465	40716	63427	109111	120240	78565
	BAL	1732	25462	28814	20293	38965	78900	84996	...
KUWAIT .....	IMP	625	2388	4846	4598	5204	6532	6948	...
	EXP	1901	9184	9754	10428	18416	20419	16339	13295
	BAL	1276	6796	4908	5830	13213	13887	9391	...
U.A. EMIRATES .....	IMP	267	2669	5048	5368	6960	8752	9648	...
	EXP	550	6970	9707	9154	13595	20748	20240	16420
	BAL	283	4301	-4659	3786	6635	11996	10592	...
LIBYAN ARAB JAMAH .....	IMP	554	3542	3773	4603	6777	8382	...	...
	EXP	2366	6840	11423	9907	21919	15576	14342	...
	BAL	1811	3298	7650	5304	15143	7194	...	...
VENEZUELA .....	IMP	1641	5329	9778	10623	9627	10671	11807	...
	EXP	3197	8799	9545	9188	14317	20950	20959	...
	BAL	1556	3470	...	-232	-1435	4690	10279	9152
INDONESIA .....	IMP	1002	4770	6230	6690	7202	10834	13271	...
	EXP	1108	7103	10853	11643	15590	21909	22260	...
	BAL	107	2333	4622	4953	8388	11075	8989	...
IRAN .....	IMP	1662	10343	14642	13549	9738	12250	...	...
	EXP	2623	20212	24259	22197	19876	14291	10548	17610
	BAL	961	9869	9617	8648	10138	2041	...	...
IRAQ .....	IMP	509	4215	4480	4213	...	...	...	...
	EXP	1100	8297	9649	11061	21431	26278	10530	...
	BAL	591	4082	5169	6848	...	...	...	...
DEV'ED MARKET ECON : ASIA .....	IMP	20305	61262	74908	84224	117173	147065	149827	138650
	EXP	20052	56948	82807	100513	106464	133772	156098	142650
	BAL	-252	-4314	7899	16289	-10708	-13292	6271	4000
ISRAEL .....	IMP	1422	4109	4760	5631	7397	7875	7801	...
	EXP	734	1835	2963	3716	4313	5294	5343	...
	BAL	-689	-2274	-1797	-1915	-3083	2581	-2458	...
JAPAN .....	IMP	18883	57880	70797	79340	110671	140523	143287	131930
	EXP	19319	55840	80493	97544	103045	129812	152016	138911
	BAL	437	-2040	9696	18204	-7625	-10712	8729	6981
DEV'ING MARKET ECON : ASIA .....	IMP	25015	91099	134194	156128	189777	242082	276445	280940
	EXP	25416	127766	178491	190429	264264	350643	355418	304680
	BAL	401	36667	44297	34301	74487	108562	78973	23740
ASIA MIDDLE EAST .....	IMP	6569	35999	61538	64748	71231	91475	104830	114700
	EXP	10873	82399	106275	104179	151129	211176	202268	158870
	BAL	4304	46400	44737	39431	79898	119701	97437	44170

ภูมิภาค		1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ระบบการค้า									
<b>CENT.PLAN'D-</b>									
<b>EUROPE &amp; USSR ...</b>	<b>I M P</b>	3 1704	92063	105x93	124092	140586	1616.34	163196	161500
	<b>EXP</b>	30969	78341	99147	113506	136152	156510	159351	166490
	<b>BAL</b>	735	-1372.7	-6746	10586	-4434	-5124	-3845	4990
<b>BULGARIA ..</b>	<b>IMP</b>	1831	5408	6393	7651	8514	9650		
	<b>EXP</b>	2004	4691	6.351	7478	8869	10372		
	<b>BAL</b>	173	-717	-42	-173	35.5	722		
<b>CZECHOSLOVAKIA</b>	<b>IMP</b>	361.5	9077	11187	12565	14262	15148	14658	18724
	<b>EXP</b>	3792	8356	10302	11747	13197	14891	14876	1844.7
	<b>BAL</b>	97	-720	-884	-81X	-1065	-2.57	217	-281
<b>GERMAN. E</b>	<b>IMP</b>	4847	11290	14334	14572	16214	19082	19082	20181
	<b>EXP</b>	4581	10088	12024	13267	15063	17312	17312	19858
	<b>BAL</b>	-266	-1203	-2310	-1306	1151	-1770	1770	-323
<b>HUNGARY. I M P</b>		2506	7176	6523	7902	8674	9235	9128	8825
	<b>EXP</b>	2317	6091	5832	6.745	79.38	8677	8712	x79.5
	<b>BAL</b>	-189	-1085	-691	-1.557	-736	-558	-416	-29
<b>POLANU</b>	<b>IMP</b>	3608	12536	14616	16089	17584	19089	15224	16.5.5
	<b>EXP</b>	3548	10282	12265	14114	16249	16997	13182	10552
	<b>BAL</b>	-60	-2254	-2351	-1975	1335	-2092	-2042	987
<b>ROMANIA..</b>	<b>IMP</b>	1960	5342	7018	8910	10915	1.3201	1245x	
	<b>EXP</b>	1851	5341	6979	8077	9724	11401	12610	...
	<b>BAL</b>	-109	-0	-39	-833	-1191	-1799	1.52	
<b>U S S R . . . I M P</b>		11732	36971	40812	50546	57771	68522	72960	
	<b>EXP</b>	12800	33316	45159	52219	64761	76449	79003	
	<b>BAL</b>	1068	36.5.5	4348	1673	6991	7927	6043	

ที่มา : Monthly Bulletin of Statistics. May, 1983 Vol. XXXVII No. 5. p. 106-127



## 15.7 กลุ่มการค้าและพันธมิตรการเมือง (trade blocs and political alliances)

ชุมชนโลกหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อิทธิพลการรวมตัวของประเทศเป็นกลุ่มได้แพร่หลายมากขึ้น (regionalism) โดยเฉพาะการรวมกลุ่มในลักษณะที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน และมีระบบการเมืองคล้ายคลึงกัน เพื่อผลประโยชน์ร่วมกันทางด้านเศรษฐกิจ และบางครั้งก็จะร่วมมือทางด้านการเมืองด้วย เพราะประเทศต่าง ๆ เห็นพ้องกันว่า การจะบรรลุผลทางด้านเศรษฐกิจไม่สามารถจะทำได้ด้วยการอยู่แบบโดดเดี่ยวประเทศเดียวได้ จะต้องเกิดจากการร่วมมือจากประเทศอื่น ๆ ด้วย จึงมีผลทำให้การค้าระหว่างประเทศในลักษณะรวมกลุ่มทำการค้าทวีบทบาทมากขึ้น ในสังคมโลกยุคปัจจุบันเป็นความร่วมมือทางการเมืองที่แสดงออกถึงลัทธิผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ เช่น กำหนดประเภทสินค้าห้ามนำเข้า กำหนดโควตาและภาษีร่วมกัน สำหรับรูปแบบการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการค้าสำคัญมี 5 ประเภท ซึ่งแต่ละประเภทจะมีความร่วมมือที่ต่างกัน ฉะนั้นก็ขึ้นอยู่กับความจำเป็นของแต่ละภูมิภาคว่าจะเลือกใช้แบบใด ประเภทของกลุ่มดังกล่าวนี้ได้แก่

1) เขตการค้าเสรี (Free Trade Area) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจขั้นต้น โดยสมาชิกตกลงยกเลิกพิกัดอัตราภาษีศุลกากรและข้อจำกัดทางการค้าระหว่างกัน ทำให้เกิดเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศสมาชิก แต่การค้าระหว่างประเทศที่ทำกับประเทศนอกกลุ่มสมาชิกแต่ละประเทศมีอิสระในนโยบายทางการค้าจากกัน

2) สหภาพศุลกากร (Customs Union) มีลักษณะเป็นเขตการค้าเสรี แต่มีเงื่อนไขเพิ่มขึ้นต่างไปจากเขตการค้าเสรี คือสมาชิกในกลุ่มต้องกำหนดพิกัดอัตราภาษีศุลกากรเป็นอัตราเดียวกัน สำหรับสินค้านำเข้ามาจากประเทศนอกกลุ่มสมาชิกสหภาพ

3) ตลาดร่วม (Common Market) เป็นการรวมกลุ่มประเทศทางการค้าในรูปของสหภาพศุลกากร แต่มีข้อตกลงเพิ่มต่างกันตรงที่การรวมกลุ่มในรูปแบบนี้ อนุญาตให้ประเทศสมาชิกสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต (ทุน แรงงาน) ระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่มได้โดยเสรี

4) สหภาพเศรษฐกิจ (Economic Union) มีลักษณะการรวมกลุ่มเป็นตลาดร่วม และมีข้อกำหนดเพิ่มต่างไปจากตลาดร่วมคือประเทศสมาชิกในกลุ่มจะต้องกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจและการขนส่งระหว่างประเทศร่วมกัน

5) สหภาพเหนือชาติ (Supranational Union) เป็นรูปแบบการพัฒนาการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจขั้นสูงสุด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวมเป็นชาติเดียวกัน โดยสหภาพจะเป็นผู้กำหนดนโยบายให้สมาชิกดำเนินการ สมาชิกจะตัดสินใจกำหนดนโยบายเองไม่ได้

ตารางที่ 15.2 ลักษณะและรูปแบบของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

รูปแบบของกลุ่ม	ไม่มีโควตา และพิธีการ อัตราภาษีศุลกากร	ตกลงว่าด้วย พิธีศุลกากร การประเภศนอก กลุ่มเท่านั้น	กำหนดเขตที่ สมาชิกสามารถ ทุก เคลื่อนย้าย ได้อย่างเสรีในกลุ่ม	นโยบายทาง เศรษฐกิจเป็นอัน หนึ่งอันเดียวกัน	นโยบาย เศรษฐกิจและ สถาบันการเมือง เป็นอันหนึ่ง อันเดียวกัน
1. Free Trade Area	-				
2. Customs Union	+	+			
3. Common Market		+	+		
4. Economic Union		+	+	+	
5. Supranational Union		+	+	+	+

การที่ประเทศต่าง ๆ ยอมรับร่วมกันเป็นกลุ่มการค้า (trading blocs) นั้นเป็นเพราะเห็นว่า กลุ่มการค้ามีผลได้มากกว่าเสียนั่นเอง ผลได้ที่เกิดจากการรวมกลุ่มทางการค้าที่สำคัญได้แก่

1) การค้ามีปริมาณเพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการสนับสนุนให้สินค้าที่ผลิตในประเทศสมาชิกของกลุ่มสามารถเคลื่อนย้ายสินค้ากันไปได้อย่างเสรีไม่มีกำแพงภาษี ไม่มีการกำหนดโควตาสำหรับสินค้าภายในกลุ่มประเทศสมาชิก มีผลทำให้การค้าระหว่างประเทศสมาชิกมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะกลุ่มการค้าแบบ Common Market (EC) ในช่วง 5 ปีแรก หลังจากรวมกลุ่มการค้ากัน ปรากฏว่าปริมาณการค้าระหว่างประเทศสมาชิกมีเพิ่มขึ้นถึง 50 เปอร์เซ็นต์จากที่มีการค้าระหว่างกันอยู่เดิม

2) อำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจสูงขึ้น ผลจากการรวมกลุ่มการค้าทำให้ประเทศสมาชิกภายในกลุ่มมีความร่วมมือเป็นอันเดียวกันและทำให้กลุ่มเป็นองค์การการค้าที่มีอำนาจการต่อรองทางเศรษฐกิจสูงขึ้น โดยเฉพาะเป็นพลังต่อรองการซื้อขายที่ใหญ่ในตลาดโลก เช่น กลุ่ม EC เป็นกลุ่มการค้าที่มีความสามารถในการผลิตและจำหน่ายประชากรใหญ่พอกับสหรัฐ และรัสเซีย นอกจากกลุ่มการค้าจะมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจแล้วยังมีพลังทางด้านการเมืองเพิ่มขึ้น เป็นกลุ่มถ่วงดุลอำนาจของโลกที่สำคัญ กลุ่ม EFTA ก็เป็นการค้าที่รวมกันเพื่อให้มีอำนาจต่อรองกับ EC หรือกลุ่ม LATFA ก็รวมกลุ่มกันเพื่อสร้างพลังต่อรองการซื้อขายด้านวัตถุดิบที่ผลิตได้กับประเทศอุตสาหกรรมสหรัฐ และ EC ที่เป็นผู้นำโลก

3) ตลาดการค้าภายในใหญ่ขึ้น ผลจากการที่สินค้าของกลุ่มประเทศสมาชิก สามารถเคลื่อนย้ายจากประเทศสมาชิกหนึ่งไปยังประเทศสมาชิกอื่น ๆ ได้เสรีนี้ ทำให้ประเทศสมาชิกมีตลาดการค้าภายในกว้างใหญ่ขึ้นมากกว่าเดิมที่เป็นตลาดภายในเฉพาะประเทศ ผลจากตลาดใหญ่ขึ้นและการผลิตมีมากขึ้น ทำให้มีการส่งสินค้าออกไปยังประเทศนอกกลุ่มเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มตลาดร่วม ( EC) เมื่อมีการค้าภายในขยายตัวเพิ่มขึ้นก็ส่งผลทำให้การค้าระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

4) ความชำนาญพิเศษในการผลิตเฉพาะภูมิภาคเพิ่มขึ้น จากนโยบายการค้าแบบเสรีของกลุ่มการค้าทำให้การผลิตมีลักษณะทำแบบเฉพาะอย่างในบริเวณพื้นที่ต่าง ๆ มากขึ้น และเป็นการผลิตที่มีความชำนาญเป็นพิเศษเฉพาะมากขึ้น ผลผลิตที่ได้ก็จะถูกนำมาซื้อขายแลกเปลี่ยนภายในตลาดกลุ่มประเทศสมาชิก เป็นการประหยัดขนาด (economic scale) สำหรับอุตสาหกรรมในกลุ่มประเทศสมาชิก เพราะการค้าเสรีในลักษณะนี้จะเป็นไปไม่ได้ที่ทำได้ในระดับโลกแต่จะเป็นไปได้เฉพาะที่ทำแบบกลุ่มการค้า เนื่องจากกลุ่มการค้าสามารถร่วมมือกันได้ใกล้ชิดมากกว่าและสามารถที่จะกำหนดพื้นที่ที่มีความชำนาญพิเศษในการผลิตด้านการเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมได้ ซึ่งจะให้ประโยชน์ในด้านต้นทุนการผลิตลดลงและการผลิตเพิ่มขึ้น

5) สร้างเอกภาพทางการเมือง การรวมกลุ่มทางการค้าโดยเฉพาะแบบตลาดร่วมจะมีผลในช่วงระยะยาว ทำให้เกิดเอกภาพทางการเมืองขึ้นในกลุ่มประเทศสมาชิก ซึ่งจะทำให้การขัดแย้งระหว่างประเทศลดลง โดยเฉพาะในทวีปยุโรปซึ่งเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโลกทั้งสองครั้งที่ผ่านมา และประเทศต่าง ๆ ก็เคยเป็นผู้นำทางการค้าของโลกที่สำคัญที่เคยขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ทางการค้ากัน ดังนั้น การรวมกลุ่มการค้ากันในทวีปยุโรปก็จะเป็นการช่วยลดความขัดแย้งระหว่างประเทศทางการค้า และโอกาสที่จะทำให้โลกมีสันติภาพก็มีมากขึ้น

สำหรับการรวมกลุ่มทางการค้า ที่สำคัญและมีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญได้แก่

#### 15.7.1 กลุ่มการค้าระหว่างประเทศกำลังพัฒนา

(1) กลุ่มประเทศผู้ส่งน้ำมันดิบเป็นสินค้าออก หรือ OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries) ในปี 1960 ประเทศเจ้าของบ่อน้ำมันมีการเคลื่อนไหวร่วมกันด้านนโยบายน้ำมัน ที่จะรักษาผลประโยชน์ของตนเอง จึงรวมกลุ่มกันและจัดตั้ง

เป็นกลุ่มประเทศผู้ส่งน้ำมันเป็นสินค้าออก หรือที่รู้จักในนามกลุ่มประเทศ โอเปก (OPEC) ซึ่งมีสมาชิก 13 ประเทศ คือ แอลจีเรีย เอกวาดอร์ กาบอง อินโดนีเซีย อิหร่าน อิรัก คูเวต ลิเบีย ไนจีเรีย กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และเวเนซุเอลา ผลจากการรวมกลุ่มทำให้มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจและการเมืองของโลกอย่างมาก โดยเฉพาะบทบาทด้านการค้าน้ำมันระหว่างประเทศในปี 1973 ได้รวมตัวกันปฏิบัติการขึ้นราคาน้ำมันครั้งใหญ่แบบก้าวกระโดด และควบคุมการผลิต ทั่วโลกเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันขาดแคลนและมีราคาสูงมาก และราคาน้ำมันก็ขึ้นอีกเป็นระยะ ๆ เรื่อยมา ทำให้กลุ่มประเทศเหล่านี้มีรายได้จากการส่งสินค้าน้ำมันเพิ่มขึ้นมาก จากปี 1973 มีรายได้รวมจากการส่งน้ำมันออก 34.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ (บาร์เรลละ 3.22 เหรียญสหรัฐ) เป็น 112 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 1974 และเพิ่มขึ้นเป็น 287.9 พันล้านเหรียญสหรัฐจนมีดุลการค้าถึง 96 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 1981 ส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 90 เป็นของ “กลุ่ม 6 ประเทศผู้ส่งน้ำมันออกที่มีเงินเหลือเฟือ” (The six capital-surplus oil exporters) ได้แก่ คูเวต ลิเบีย ซาอุดีอาระเบีย กาตาร์ สหรัฐอาหรับ และอิรัก

จากรายได้การขายน้ำมันเป็นสินค้าออก ทำให้ประเทศในกลุ่มโอเปก โดยเฉพาะกลุ่ม 6 ประเทศมีฐานะทางเศรษฐกิจร่ำรวยมหาศาลมีทุนสำรองของประเทศในรูปของทองคำและเงินตราดระกูลสำคัญอย่างเหลือเฟือ ทุนสำรองเหล่านี้ถูกนำไปใช้ประโยชน์ 4 ทางด้วยกัน คือ นำเงินไปลงทุนในประเทศที่พัฒนาแล้ว นำเงินไปให้ประเทศต่าง ๆ กู้ยืม นำเงินไปฝากไว้กับธนาคารต่าง ๆ ในสหรัฐและยุโรปเพื่อกินดอกเบี้ย และอีกทางหนึ่งคือ นำไปลงทุนพัฒนาภายในประเทศของตน (ประการสุดท้ายนี้ทำให้มีความต้องการแรงงานจากต่างประเทศเข้าไปพัฒนาโครงการต่าง ๆ มาก) บทบาทของกลุ่มประเทศเหล่านี้จึงมีอิทธิพลต่อการค้าและการเมืองระหว่างประเทศอย่างมากในปัจจุบัน ถึงแม้ความขัดแย้งระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกที่เกิดขึ้นในลักษณะการขายน้ำมันตัดราคากัน และสงครามระหว่างประเทศจะยังมีอยู่ก็ตามความร่วมมือกันเพื่อต่อร่องทางการเมืองระหว่างประเทศก็ยังมีอยู่

(2) กลุ่มการค้าเสรีละตินอเมริกา หรือ LAFTA (The Latin American Free Trade Association) ในปี 1960 กลุ่มประเทศละตินอเมริกาได้ทำข้อตกลงร่วมกันในด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างประเทศกลุ่มละตินอเมริกาด้วยกัน ซึ่งประกอบด้วยประเทศเม็กซิโก และประเทศในทวีปอเมริกาใต้ทั้งหมด (ยกเว้นกัวานา สุรินัม และกัวานาของฝรั่งเศส) ความร่วมมือของกลุ่ม คือ ให้ทำการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มเป็นไปแบบเสรีส่งเสริมการลงทุนในระหว่างประเทศสมาชิก ร่วมมือกันในการทำการค้ากับประเทศอื่น ๆ ลดกำแพงภาษีในการค้าระหว่างประเทศสมาชิก สำหรับปัญหาที่กลุ่มการค้านี้

ประสบ ได้แก่ การติดต่อสื่อสารและการคมนาคมในระหว่างประเทศสมาชิกไม่สะดวก เพราะพื้นที่กว้างขวาง นอกจากนั้นประเทศต่างๆ ยังมีเศรษฐกิจขึ้นอยู่กับประเทศอุตสาหกรรมในยุโรป และสหรัฐอเมริกาเพราะสินค้าออกส่วนใหญ่เป็นประเภทอาหารและวัตถุดิบ

(3) กลุ่มประเทศสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) เป็นกลุ่มที่จัดตั้งขึ้นเมื่อปี 1967 เพื่อร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกันในด้านเศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรม (สมาชิกประกอบด้วย ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และบรูไนเข้าเป็นสมาชิกเมื่อปี 1984) สำหรับความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มอาเซียนในปัจจุบัน ยังไม่จัดเป็นรูปแบบของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เป็นเพียงความร่วมมือทางการค้าในลักษณะของการให้สิทธิพิเศษทางการค้าระหว่างกัน (ASEAN PTA : Preferential Trading Arrangements) ภายใต้โครงการ PTA ที่ลงนามในความตกลงร่วมกันในปี 1977 ถึงปี 1989 เป็นเวลากว่า 12 ปี มีสัดส่วนการค้าเพียงร้อยละ 3.24 ของมูลค่าการค้ารวมภายในกลุ่มอาเซียนเท่านั้น ซึ่งไม่ประสบผลสำเร็จในความร่วมมือทางการค้าเท่าที่ควรเพราะสมาชิกในกลุ่มแต่ละประเทศยังคำนึงผลประโยชน์ของตนเป็นหลัก ไม่ยอมเสียสละเพื่อประโยชน์ของกลุ่มทำให้การขยายตัวทางการค้าระหว่างกลุ่มอาเซียนเป็นไปอย่างเชื่องช้า นอกจากนั้นสินค้าที่ให้สิทธิพิเศษระหว่างกันไม่ตรงกับความต้องการของแต่ละประเทศ การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีก็ไม่จูงใจให้มีการนำสินค้าเข้ามาพอ

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 4 ที่สิงคโปร์เมื่อต้นปี 1992 ได้มีแนวทางร่วมกันที่จะพัฒนาเขตการค้าเสรีแห่งอาเซียนขึ้น (ASEAN Free Trade Area : AFTA) ในปี 2001 ได้มีการกำหนดขั้นตอนและมาตรการต่างๆ เพื่อใช้ปูทางไปสู่การเป็นเขตการค้าเสรี เช่น กำหนดรายการสินค้าที่จะนำมาลดหย่อนภาษีระหว่างกัน (Common Effective Preferential Tariffs : CEPT) ปรับพิกัดอัตราภาษีศุลกากรให้อยู่ในระดับเดียวกันตามประเภทของสินค้า โดยแบ่งอัตราภาษีศุลกากรออกเป็น 4 ระดับ (ร้อยละ 0-5, 5-10, 10-15 และ 15-20) จะมีผลบังคับใช้ใน ช่วงระยะเวลาหนึ่ง หลังจากนั้นก็จะยกเลิกการจัดเก็บภาษีศุลกากรทั้งหมดระหว่างสมาชิกด้วยกัน เป็นมติใหม่ของการขยายความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกในอีก 10-15 ปีข้างหน้า ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์นานับประการดังนี้ ช่วยผลักดันให้การค้าภายในกลุ่มอาเซียนขยายตัวมากขึ้น สร้างความชำนาญในการผลิตเฉพาะอย่างโดยแบ่งกันผลิตสินค้าตามความได้เปรียบ ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น (มีประชากรรวมกันกว่า 315 ล้านคน) และช่วยสร้างอำนาจในการต่อรองกับประเทศนอกกลุ่มได้มากขึ้น จากตารางที่ 15.3 แสดงให้เห็นถึงการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอาเซียน : สินค้าเข้า สินค้าออกและประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

ตารางที่ 15.3 สินค้าเข้า สินค้าออกและประเทศคู่ค้าของประเทศในกลุ่มอาเซียน

	บรูไน	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	
สินค้าส่งออกสำคัญ	- น้ำมันดิบ - ก๊าซธรรมชาติ	- น้ำมันดิบ - ก๊าซธรรมชาติ - ผลิตภัณฑ์อัญมณีและไข่มุก - ไม้ยัดและผลิตภัณฑ์จากไม้ - ปลาและผลิตภัณฑ์ - กาแฟ	- ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม - เครื่องจักรและอุปกรณ์ขนส่ง - ไม้ยางและผลิตภัณฑ์ - ยางพารา - น้ำมันปาล์ม	- ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม - เครื่องจักรและอุปกรณ์ขนส่ง - ทองแดง - เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ - เซอร์วิสเซอร์	- เซมิคอนดักเตอร์ - ยางมะพร้าว - เสื้อผ้าสำเร็จรูป - ทองแดง - เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ - เซอร์วิสเซอร์	- ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม - สินค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ	- เสื้อผ้าสำเร็จรูป - อัญมณีและเครื่องประดับ - เครื่องสำอางค์ - เคอร์และอุปกรณ์ประกอบ - มันสำปะหลังแปรรูป - ไข่
สินค้านำเข้าสำคัญ	- ข้าว - วัตถุดิบและสินค้าขั้นกลาง - ผักและผลไม้	- เครื่องจักรและเครื่องมือ - แร่และเคมีภัณฑ์ - พลาสติกและผลิตภัณฑ์ - ผลิตภัณฑ์เหล็ก - เครื่องใช้ไฟฟ้า - รถยนต์และอุปกรณ์	- เครื่องจักรและยานพาหนะ - สินค้าอุตสาหกรรม - เคมีภัณฑ์	- ปิโตรเลียม - เครื่องมือตัด - วัตถุดิบอุตสาหกรรม - สำหรับผลิตเซมิคอนดักเตอร์ - เครื่องมือขนส่ง	- น้ำมันดิบ - เครื่องจักรอุตสาหกรรม - วัตถุดิบอุตสาหกรรม - อาหารเพื่อการบริโภค	- น้ำมันดิบ - เครื่องจักร - วัตถุดิบในการผลิตสินค้า - อาหาร - บริการ	- เครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้า - เหล็กและเหล็กกล้า - เคมีภัณฑ์ - น้ำมันดิบ - ส่วนประกอบและตัวถัง - เครื่องเพชร - รถยนต์
ประเทศคู่ค้าสำคัญ 5 อันดับแรก (ให้เลขต่อคู่ค้าการค้ารวม: ร้อยละ)	ญี่ปุ่น 31.2 อังกฤษ 21.9 สิงคโปร์ 16.9 ไทย 6.0 สหรัฐอเมริกา 4.1 อื่น ๆ 17.9	ญี่ปุ่น 34.1 สหรัฐอเมริกา 14.8 สิงคโปร์ 7.4 ไต้หวัน 4.2 เกาหลีใต้ 3.8 อื่น ๆ 35.7	ญี่ปุ่น 19.8 สหรัฐอเมริกา 18.2 สิงคโปร์ 16.8 อังกฤษ 4.5 เกาหลีใต้ 3.9 อื่น ๆ 38.8	สหรัฐอเมริกา 26.8 ญี่ปุ่น 19.8 ไต้หวัน 5.0 ฮ่องกง 4.2 เยอรมนี 4.1 อื่น ๆ 40.1	สหรัฐอเมริกา 20.1 ญี่ปุ่น 15.3 มาเลเซีย 13.4 ฮ่องกง 4.5 ไต้หวัน 3.8 อื่น ๆ 42.9	ญี่ปุ่น 24.5 สหรัฐอเมริกา 25.5 สิงคโปร์ 7.2 เยอรมนี 4.7 อังกฤษ 3.2 อื่น ๆ 44.9	

หมายเหตุ: 1/ ตัวเลขประมาณการปี 2551

2/ อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อเงินดอลลาร์

3/ - 1 บาท = 100 บาท (ไม่มีเครื่องหมาย)

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

### 15.7.2 กลุ่มการค้าของประเทศพัฒนาแล้ว

(1) กลุ่มประเทศประชาคมยุโรป (European Community : EC) หรือที่เรียกว่า “ตลาดร่วมยุโรป” เป็นกลุ่มการค้าที่ก่อตั้งขึ้นมาจากกลุ่มประเทศ Schuman Plan หรือ European Coal and Steel Community (ECSE) มีสมาชิก 6 ประเทศ คือ กลุ่มประเทศเบนลักซ์ เยอรมันตะวันตก ฝรั่งเศส และอิตาลี ในปี 1958 รูปแบบของกลุ่มเริ่มแรกเป็นไปในลักษณะแบบเขตการค้าเสรี และเปลี่ยนเป็นความร่วมมือแบบตลาดร่วมในปี 1973 พร้อมกับรับสมาชิกเพิ่มขึ้นอีก 3 ประเทศ คือ เดนมาร์ก ไอร์แลนด์ และอังกฤษ (ปัจจุบันมีสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 12 ประเทศ) เป็นตัวอย่างที่ดีในด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในภูมิภาคเดียวกัน ที่ประเทศสมาชิกสามารถร่วมมือกันในด้าน ยกเลิกการเก็บภาษีขาเข้าและการควบคุมปริมาณการนำเข้าสำหรับสินค้าที่ซื้อขายกันระหว่างประเทศสมาชิก สามารถกำหนดนโยบายและมาตรการการค้าร่วมกันสำหรับการค้ากับประเทศนอกกลุ่ม EC รวมถึงการใช้อัตราภาษีขาเข้าค่าธรรมเนียมพิเศษ และระบบควบคุมการนำเข้าสินค้าจากประเทศนอกกลุ่มแบบเดียวกัน นอกจากนี้ยังใช้นโยบายการเกษตรร่วมกัน (the CAP) ซึ่งทำให้ภาคเกษตรกรรมของ EC ขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา

จากการเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันในตลาดโลก 2 ครั้ง ในช่วงทศวรรษ 1970 ทำให้บทบาททางด้านเศรษฐกิจและการค้าของกลุ่ม EC ในตลาดโลกเสื่อมถอยลง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำอื่น ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และกลุ่ม NIES ในเอเชีย ทำให้ในการประชุมสุดยอดของคณะมนตรีประชาคมยุโรป (European Council Meeting) ปี 1982 ได้มีมติให้มีการปฏิรูปประชาคมยุโรปในด้านต่าง ๆ และในปี 1987 ได้ลงนามยอมรับร่างกฎหมายที่เรียกว่า “Single European Act” เพื่อกำหนดเป็นแนวทางให้ประเทศสมาชิกของกลุ่ม EC ทุกประเทศขจัดข้อกีดกันและอุปสรรคด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิกให้หมดสิ้นภายในปี 1992 เพื่อให้ประชาคมยุโรปรวมกันเป็น ตลาดเดี่ยวแห่งยุโรป สมบูรณ์ตั้งแต่ 1 มกราคม 1993 เป็นต้นไป โดยประเทศสมาชิกของกลุ่ม EC จะสามารถเคลื่อนย้ายเงินทุนและทำธุรกิจค้าขายสินค้าและบริการระหว่างกันได้อย่างเสรี รวมทั้งพลเมืองของ EC ก็สามารถเดินทางติดต่อกันได้อย่างอิสระโดยปราศจากปัญหาเรื่องพรมแดน

วัตถุประสงค์สำคัญของ EC ที่รวมเป็นตลาดเดี่ยวแห่งยุโรปคือ ต้องการยกระดับมาตรฐานการครองชีพของประชาชนในกลุ่ม EC ให้สูงขึ้น และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ อย่างเป็นธรรมในกลุ่มประเทศสมาชิก ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจด้านต่าง ๆ ของ EC และกลุ่ม EC ได้ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพพจน์และความเข้าใจอันดีให้แก่ประเทศคู่ค้าของ EC โดยเห็นว่า กลุ่ม EC ไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้ตลาดเดี่ยวแห่งยุโรปเป็นมาตรการแก้ไขหรือต่อรองในปัญหาการค้าระหว่างประเทศ การดำเนิน

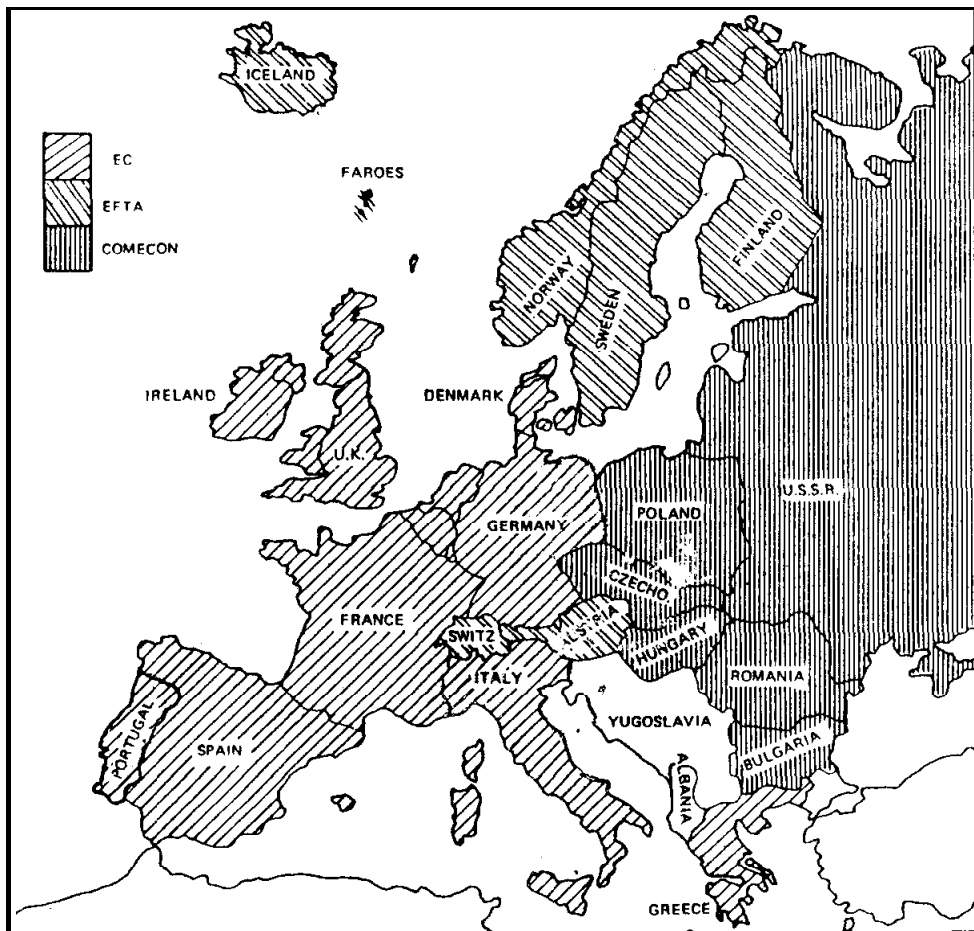
นโยบายการค้ากับประเทศภายนอกกลุ่มก็ยังเป็นไปภายใต้กฎเกณฑ์และกลไกของความตกลงทั่วไปด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (GATT) และส่งเสริมหลักการ “การค้าเสรี” ต่อไป การรวมตัวเป็นตลาดเดียวของกลุ่ม EC เป็นเพียงการปรับโครงสร้างการผลิต การตลาดและการแข่งขันภายในกลุ่มเท่านั้น

แต่บทบาทของ EC ด้านการค้าระหว่างประเทศที่ผ่านมา ก็มีผลทำให้การค้าของประเทศนอกกลุ่มเกิด trade diversion ในขณะที่เกิด trade creation ระหว่างประเทศสมาชิกโดยอาศัยการกำหนดภาษีทางการค้าร่วมกัน (common external tariffs) เป็นเครื่องมือกีดกันทางการค้า ดังนั้นภาษีจากการกำหนดร่วมกันนี้ จึงเป็นภาษีกีดกันสินค้าเข้าที่มีระดับโดยเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าเดิม นอกจากนั้นนโยบายเกษตรกรรม (the CAP) ของ EC ยังเป็นมาตรการกีดกันสินค้าเกษตรที่มีผลเสียต่อประเทศนอกกลุ่มอย่างมาก เพราะผู้ผลิตสินค้าเกษตรกรรมของประเทศในตลาดร่วมจะได้รับการสนับสนุนในด้านการประกันราคาด้วยงบประมาณการแทรกแซงตลาดของรัฐ แม้ว่าต้นทุนการผลิตจะสูงกว่าต่างประเทศก็ตาม เป็นนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศที่ถือว่าเป็นการรักษาผลประโยชน์ของประชากร คือ การจ้างงานของประเทศ เนื่องจากการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศเข้ามาจะเป็นการสูญเสียงานของคนภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเป็นสินค้าที่นำเข้ามาสามารถผลิตได้ภายในประเทศ นอกจากนั้นสินค้าเข้าจากต่างประเทศยังเปรียบเสมือนการส่งออกของงานจากต่างประเทศอีกด้วย ดังนั้นในปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศจึงมักจะประสบปัญหาเกี่ยวกับมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้มากขึ้น

(2) กลุ่มประเทศการค้าเสรีแห่งยุโรป หรือ EFTA (European Free Trade Association) ในปี 1959 ประเทศต่าง ๆ ในยุโรป 7 ประเทศ คือ อังกฤษ ออสเตรีย เดนมาร์ก นอร์เว โปรตุเกส สวีเดน และสวิตเซอร์แลนด์ ได้ลงนามในแผนร่วมมือกันทางการค้า และประกาศตั้งเป็นกลุ่มการค้าเสรีแห่งยุโรปขึ้นในปี 1960 โดยความร่วมมือทางการค้าของกลุ่มจะเป็นไปในลักษณะยกเลิกข้อจำกัดทางการค้าต่าง ๆ และยกเลิกภาษีทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิก แต่ประเทศสมาชิกมีอิสระในด้านการค้าระหว่างประเทศกับประเทศภายนอก ในการยกเลิกข้อจำกัดทางการค้า และภาษีการค้าระหว่างประเทศสมาชิกมีการดำเนินการแบบเป็นขั้นตอน จนถึงปี 1966 จึงมีข้อตกลงการยกเลิกภาษีการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอย่างสมบูรณ์ และในปี 1967 ฟินแลนด์ก็ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก อังกฤษ และเดนมาร์ก ได้ถอนออกจากกลุ่ม ในปี 1972 เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกกับ EC และต่อมาไอซ์แลนด์เข้าเป็นสมาชิกเพิ่ม ทำให้กลุ่มประเทศ EFTA มีสมาชิกครบ 7 ประเทศเหมือนเดิม ผลจากการรวมกลุ่มทางการค้าของ EFTA ประสบผลสำเร็จต่อเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกเป็นอย่างดี แม้ว่าอำนาจทางเศรษฐกิจของกลุ่ม EFTA จะมีน้อยกว่ากลุ่ม EC ก็ตาม และการค้าของประเทศในกลุ่ม EFTA ก็ทำการค้าส่วนใหญ่กับประเทศ EC ด้วย



รูป 15.8 แผนที่แสดงกลุ่มการค้าในทวีปยุโรป : EC., EFTA, COMECON



### 15.7.3 กลุ่มการค้าของประเทศสังคมนิยม

กลุ่มประเทศโคมิคอน (COMECON : The Council for Mutual Economic Assistance) เป็นการรวมกลุ่มทางการค้าของสหภาพโซเวียตกับกลุ่มประเทศบริวารในยุโรปตะวันออก ตั้งขึ้นในปี 1949 เรียกว่า “สภาเพื่อการช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางเศรษฐกิจ” ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 8 ประเทศ คือ รัสเซีย เยอรมนีตะวันออก โปแลนด์ เชโกสโลวาเกีย โรมาเนีย ฮังการี บัลแกเรีย และมองโกเลีย วัตถุประสงค์ของกลุ่มนี้คือ ให้ความช่วยเหลือและเครดิตทางการค้า และอุตสาหกรรมแก่ประเทศในกลุ่มสมาชิกด้วยกัน เพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความสัมพันธ์ทางการเมือง ปริมาณการค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าระหว่างกลุ่มสมาชิกด้วยกัน โดยเฉพาะระหว่างสหภาพโซเวียตกับประเทศสมาชิกในกลุ่ม จากการเปลี่ยนแปลงในยุโรปตะวันออก

และการล้มสลายของสภาพโซเวียตในปี 1991 ทำให้กลุ่มประเทศโคมมิคอนหรือกลุ่มการค้านี้ ล้มสลายไปด้วยยังไม่มีรูปแบบที่จะร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็นแบบใด

#### 15.7.4 กลุ่มการค้าอื่น ๆ

นอกจากกลุ่มประเทศต่าง ๆ ที่รวมกลุ่มกันดังที่กล่าวมานั้น ยังมีการรวมกลุ่มความร่วมมือทางการค้าในระดับภูมิภาคทั้งในภูมิภาคลาตินอเมริกา แองโกลอเมริกา แอฟริกา และ เอเชีย เกิดขึ้นใหม่ ๆ ในลักษณะต่าง ๆ มากขึ้น โดยเฉพาะภายหลังจากที่การเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยของ GATT ยุติลง ประเทศต่าง ๆ ให้ความสนใจกับการรวมกลุ่มความร่วมมือทางการค้าในระดับภูมิภาคมากขึ้น เพื่อเสริมสร้างอำนาจในการต่อรองทางเศรษฐกิจ เช่น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ อันประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา-แคนาดา-เม็กซิโก แนวคิดการรวมกลุ่มเศรษฐกิจเอเชียตะวันออก (The East Asian Economic Group : EAEG) ประกอบด้วยกลุ่มประเทศอาเซียน จีน ใต้หวัน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และประเทศอินโดจีน และกลุ่มความร่วมมือทางการค้าและทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asian-Pacific Economic Cooperation : APEC) หรือ East African Common Market, Anden Common Market เป็นต้น

### 15.8 กลุ่มองค์กรการค้าระหว่างประเทศ (international trade organization)

กลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศนี้ เป็นกลุ่มองค์กรที่เกิดขึ้นในระยะแรกหลังจากสงครามโลกยุติลง เนื่องจากประเทศต่าง ๆ มีแนวโน้มรวมเป็นกลุ่มทำการค้าระหว่างกันแพร่หลายมากขึ้น โดยเฉพาะระหว่างประเทศในกลุ่มเครือจักรภพและกลุ่มประเทศอาณานิคมเดิมของฝรั่งเศส ทำให้ปริมาณการค้าส่วนใหญ่เป็นการแลกเปลี่ยนซื้อขายระหว่างกันอยู่เพียงในกลุ่มประเทศที่ใช้เงินปอนด์กับดอลลาร์ และลักษณะการค้าระหว่างประเทศก็เป็นไปในลักษณะทวิภาคี มากกว่า พหุภาคี จากผลดังกล่าวทำให้นานาชาติร่วมมือกันที่จะทำให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นไปทั่วโลก จึงร่วมกันจัดตั้งองค์กรการค้าระหว่างประเทศขึ้นเพื่อกำหนดข้อตกลงและควบคุมการค้าระหว่างประเทศ เพราะการค้าระหว่างประเทศเป็นหนทางที่สำคัญ ที่จะทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ และยกมาตรฐานการครองชีพประชากรของประเทศต่าง ๆ ให้ดีขึ้น องค์กรที่สำคัญได้แก่

15.8.1 **GATT** (The General Agreement on Tariffs and Trade) เป็นองค์กรที่มีบทบาทหน้าที่ควบคุมการค้าระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามสนธิสัญญาหลายฝ่ายที่ตกลงกัน และมีผลบังคับใช้กับประเทศภาคี สมาชิกแรกเริ่มของ GATT มีเพียง 23 ประเทศ (1 มกราคม 1948 ก่อตั้ง) ส่วนใหญ่เป็นประเทศผู้ค้าสำคัญของซีกโลกตะวันตก ในปัจจุบันมีสมาชิกเพิ่มขึ้นกว่า 90 ประเทศ ประเทศในภาคีนี้ทำการค้ารวมกันเกินกว่าร้อยละ 80 ของการค้าทั่วโลก สำหรับ

จุดประสงค์หลักของ GATT นั้นได้แก่ 1) ลดข้อกำหนดที่กีดกันทางการค้าระหว่างประเทศให้น้อยลง และทำให้การค้าระหว่างประเทศเป็นแบบ multilateral trade 2) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ขยายการค้าระหว่างประเทศไปทั่วโลก และเป็นการค้าแบบเสรี นอกจากนั้นปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการค้าระหว่างประเทศสมาชิกภาคีและตกลงกันไม่ได้ GATT จะให้มีการประชุมปรึกษาหารือกัน และกำหนดเป็นสนธิสัญญาหลายฝ่ายที่มีผลบังคับใช้เป็นข้อปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกภาคี ผลจากการดำเนินบทบาทหน้าที่ของ GATT ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ได้มีส่วนทำให้การค้าระหว่างประเทศมีปริมาณการค้าขยายตัวถึงร้อยละ 500 (1948-1989) มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ (ในปี 1989 มีมูลค่าถึง 3000 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) นอกจากนี้ GATT ยังมีบทบาทสำคัญที่ช่วยลดอุปสรรคทางภาษีศุลกากร โดยเฉพาะภาษีสินค้าอุตสาหกรรมจากระดับอัตราร้อยละ 40 เหลือร้อยละ 5 ในปัจจุบัน

แต่อย่างไรก็ตาม บทบาทของ GATT ในอดีตที่ผ่านมา บทบาทส่วนใหญ่ตกอยู่เฉพาะการค้าในสินค้าภาคอุตสาหกรรม สินค้าภาคเกษตรกรรมนั้นจะมีบทบาทน้อยมากที่จะทำให้การค้าเป็นแบบเสรีเหมือนกับสินค้าภาคอุตสาหกรรม ดังจะเห็นได้จากนโยบายอุดหนุนการเกษตร (the CAP) ของกลุ่มประเทศ EC ที่ส่งผลกระทบต่อเสียหายแก่บรรดาประเทศกำลังพัฒนาที่ระบบเศรษฐกิจพึ่งพาภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก เพราะนโยบายอุดหนุนการเกษตรของกลุ่ม EC ทำแบบครบวงจร ตั้งแต่การอุดหนุนการผลิตจนถึงการส่งออกทำให้ราคาสินค้าเกษตรที่ส่งออกจากกลุ่ม EC มีราคาถูกกว่าในตลาดโลก และสามารถขายแข่งขันตัดราคาสินค้าเกษตรจากประเทศกำลังพัฒนาได้อย่างง่ายดาย สร้างความปั่นป่วนให้แก่ระดับราคาสินค้าเกษตรในตลาดโลกและระบบการผลิตในภาคเกษตรกรรมของประเทศกำลังพัฒนา ความขัดแย้งในเรื่องนโยบายอุดหนุนการเกษตรในที่ประชุมของ GATT นี้กลุ่ม EC ได้อ้างว่าเป็นนโยบายภายในจะนำมาตกลงกันระหว่างประเทศไม่ได้ ประเทศสมาชิก GATT ที่อยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (มีมากกว่า 70 ประเทศ) ได้เสนอในที่ประชุม GATT ให้ประเทศสมาชิกภาคี GATT เลิกนโยบายอุดหนุนการเกษตรโดยเฉพาะนโยบายอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตร จะช่วยทำให้การค้าภาคเกษตรในตลาดโลกขยายตัวเพิ่มขึ้น (มีมูลค่าไม่ต่ำกว่าปีละ 100 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)

การเจรจาต่อรองในที่ประชุม GATT ประเด็นสำคัญ ๆ ดูเหมือนจะเป็นการเจรจาต่อรองระหว่างประเทศสมาชิกภาคี GATT กลุ่มประเทศอุตสาหกรรมกับกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา เช่น การค้าสิ่งทอ กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาเสนอให้มีการยกเลิก “ความตกลงเกี่ยวกับการค้าสิ่งทอระหว่างประเทศ” (The Multi-Fibre Arrangement : MFA) เพราะการตกลงกันเกี่ยวกับโควตาและมูลค่าการนำเข้าสิ่งทอ เป็นอุปสรรคต่อการค้าสิ่งทอของโลกอย่างเสรี ส่วนประเทศอุตสาหกรรมก็ได้เสนอในที่ประชุม GATT ให้มีการคุ้มครองสิทธิทรัพย์สินทางปัญญา โดยให้

ประเทศภาคีวางกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างเข้มงวดและยุติธรรม เพราะการปลอมแปลงทรัพย์สินทางปัญญา ทำให้วงการธุรกิจของประเทศอุตสาหกรรมได้รับความเสียหายคิดเป็นมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี และรวมถึงการเปิดตลาดการค้าภาคบริการ

15.8.2 UNCTAD (The United Nations Conference on Trade and Development) เป็นองค์การทางการค้าที่ประเทศกำลังพัฒนาร่วมกันตั้งขึ้น เนื่องมาจากขีดจำกัดในการช่วยเหลือทางการค้าระหว่างประเทศของ GATT ที่ไม่สามารถทำให้ประโยชน์ตกแก่สมาชิกอย่างเสมอภาคได้ โดยเฉพาะไม่สามารถทำให้การค้าสินค้าเกษตรกรรมเป็นการค้าเสรีสากลได้เหมือนอย่างทฤษฎีการค้าคลาสสิกใหม่ ทำให้สัดส่วนการค้าในโลกของประเทศกำลังพัฒนาไม่เพิ่มขึ้น นอกจากนั้นการเสียเปรียบในด้านดุลการค้าที่ราคาสินค้าส่งออกเมื่อเปรียบเทียบกับราคาสินค้านำเข้าอุตสาหกรรมที่ต้องนำเข้าไม่ได้ และให้ความสำคัญเกี่ยวกับการเจรจาต่อรองด้านกำแพงภาษีสินค้านำเข้าอุตสาหกรรมมากกว่าสินค้าเกษตรกรรมทำให้ประเทศกำลังพัฒนาร่วมมือกันก่อตั้งองค์การ UNCTAD ขึ้นในปี 1964 มีจุดมุ่งหมายเพื่อดำเนินการด้านการตลาดของสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมของตนเอง โดยพยายามปรับปรุงราคาสินค้าขั้นปฐมที่ส่งออกร่วมกันโดยผ่านการตกลงว่าด้วยสินค้า ให้ความช่วยเหลืออุปถัมภ์ในด้านอุปสงค์และอุปทานแก่ประเทศสมาชิกกำลังพัฒนาด้วยกัน เพื่อลดปริมาณการนำเข้าจากประเทศพัฒนาแล้วนอกจากนั้นพยายามให้มีการกำหนดภาษีแบบช่วยเหลือกัน (tariff preference) ที่จะก่อประโยชน์แก่สินค้านำเข้าอุตสาหกรรมที่ส่งออกจากประเทศกำลังพัฒนาด้วยกัน

บทบาทของ UNCTAD ที่สำคัญก็ช่วยทำให้ประเทศสมาชิกได้สนใจและเอาใจใส่ต่อปัญหาทางด้านการค้าระหว่างประเทศที่เสียเปรียบมากขึ้น และทำให้ประเทศพัฒนาแล้วริเริ่มสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นไปในแนวเดียวกันกับความต้องการของประเทศกำลังพัฒนามากขึ้น การที่ UNCTAD มีบทบาทอยู่ในขีดจำกัดเนื่องมาจาก commodity agreement ไม่สามารถควบคุมอุปทานของประเทศสมาชิกได้ เพราะแต่ละประเทศก็พยายามจะเพิ่มรายได้โดยการส่งออกเกินโควตาการส่งออกที่ตนได้รับ นอกจากนั้นสินค้านำเข้าอุตสาหกรรมของประเทศกำลังพัฒนาก็ถูกกีดกันจากประเทศพัฒนาแล้วเพื่อไม่ให้อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีต่ำภายใน ได้รับการกระทบกระเทือนจากการนำเข้า เช่น สิ่งทอ เป็นสินค้านำเข้าอุตสาหกรรมของประเทศกำลังพัฒนา ที่ประเทศอุตสาหกรรมทั้งหลายได้ตัดออกจากรายการที่ควรจะได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษี (G.S.P) เป็นต้น

ในด้านปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศกำลังพัฒนาด้วยกัน ก็มีประมาณร้อยละ 7-8 ของการค้าโลกเท่านั้น เพราะส่วนใหญ่สินค้าที่ผลิตได้ก็มีลักษณะ

คล้ายกัน การซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างกันจึงน้อย ทำให้องค์กร UNCTAD ของประเทศ กำลังพัฒนามีอำนาจการต่อรองต่ำโดยเฉพาะด้านการตลาดสินค้า

15.8.3 OECD (The Organization for Economic Co-Operation and Development) เป็นองค์การ ที่กำเนิดขึ้นในปี 1947 จากประเทศในยุโรป 12 ประเทศรวมกลุ่มกันจัดตั้งขึ้น และ เรียกว่าองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจแห่งยุโรป (The Organization for European Economic Co-Operation : OEEC) ต่อมาในปี 1961 กลุ่มองค์กร OEEC ได้เปลี่ยนแปลง โดยรับสมาชิกเพิ่มขึ้นคือ แคนาดา และสหรัฐอเมริกา และเรียกชื่อองค์กรใหม่ว่า องค์การ ความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) สำหรับสมาชิกของ OECD ปัจจุบัน มี 24 ประเทศ ประกอบด้วยประเทศออสเตรเลีย เบลเยียม แคนาดา เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส กรีซ ไอร์แลนด์ ไอร์แลนด์ อิตาลี ญี่ปุ่น ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ นอร์เว โปรตุเกส สเปน สวีเดน สวิสเซอร์แลนด์ ตุรกี อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และเยอรมนีตะวันตก และมีสมาชิกสมทบพิเศษ 2 ประเทศ คือ ออสเตรเลีย และยูโกสลาเวีย จุดประสงค์ของ กลุ่มองค์กรนี้คือ เพื่อร่วมมือกันที่จะคงไว้ซึ่งการจ้างงานและการเติบโตทางเศรษฐกิจให้มี ระดับสูงขึ้น และมีระดับมาตรฐานที่สูงอยู่ในฐานะเช่นเดียวกันในหมู่สมาชิก รวมถึง สนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก และสนับสนุนการ ขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศของโลกให้เป็นไปในแบบ พหุภาคี บนพื้นฐานของ การไม่กีดกัน สำหรับสมาชิกของ OECD นี้ ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วและเป็น กลุ่มประเทศอุตสาหกรรมของโลก

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม OECD ในช่วงปี 1970 - 1979 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.2 และในปี 1982 การขยายตัวทางเศรษฐกิจลดลงร้อยละ 0.5 ทำให้การว่างงานเพิ่มสูงขึ้นถึง 30.2 ล้านคน นอกจากนั้นการค้าระหว่างประเทศ ก็มีปริมาณการค้าลดลงร้อยละ 2 ด้วย สำหรับประเทศในกลุ่ม OECD ที่เป็นประเทศผู้นำ ในการค้าระหว่างประเทศได้แก่ 7 ประเทศอุตสาหกรรมของโลกคือ สหรัฐอเมริกา เยอรมนีตะวันตก ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส อังกฤษ อิตาลี และแคนาดา

## 10.9 สรุป

การค้าระหว่างประเทศ นับว่าเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญยิ่ง ต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศต่าง ๆ ในปัจจุบัน ฉะนั้นบทบาท การแทรกแซงของรัฐบาลในด้านกลไกทางการตลาดของแต่ละประเทศยังมีมากขึ้น เพราะ เป็นวิธีการที่ประเทศต่าง ๆ เล็งเห็นว่าบทบาทของรัฐดังกล่าว ไม่เพียงแต่รักษาระดับ

มาตรฐานการครองชีพของประชาชนในประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการรักษาระดับการจ้างงานภายในประเทศเพื่อลดปัญหาการว่างงานของประชาชน ซึ่งเป็นภัยต่อเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศโดยรวม ดังนั้นความก้าวหน้าความพยายามที่จะกีดกันสินค้าระหว่างประเทศ จึงมีมาตรการกีดกันแบบ NTB ในรูปแบบต่างๆ ขึ้นมากมาย ประเทศกำลังพัฒนาเป็นจำนวนมากจะอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบทางการค้าอย่างมาก เนื่องจากอำนาจการต่อรองต่ำ จึงพยายามหันมาร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปแบบภูมิภาคนิยมมากขึ้น แต่ส่วนใหญ่ก็ยังเป็นกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ยังไม่มั่นคงและมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจต่ำ

### 15.10 กีดกันสำคัญ

**trade protection** คือการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยใช้วิธีการและมาตรการต่าง ๆ

**GATT** คือองค์การทางการค้าที่มีบทบาทควบคุมและกำหนดพิทักษ์สิทธิศุลกากรของสินค้า สำหรับให้ประเทศต่าง ๆ ใช้เป็นแนวปฏิบัติร่วมกัน

**Unilateral** คือ ลักษณะการค้าหรือการตกลง ซึ่งมีด้านเดียวหรือสัญญาบังคับฝ่ายเดียว

**bilateral** คือลักษณะการค้าระหว่างประเทศ แบบตกลงกันทั้งสองฝ่าย หรือแบบวิภาคี

**multilateral** คือลักษณะการค้าระหว่างประเทศแบบตกลงร่วมกันหลายฝ่าย หรือแบบพหุภาคี

**NTB** เป็นมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร

**The CAP** เป็นนโยบายด้านการเกษตรของกลุ่มประเทศ E.C. ที่ใช้กีดกันสินค้าเกษตรกรรมจากประเทศนอกกลุ่มสมาชิก

### 15.11 แนวคำถาม

- อิทธิพลของปัจจัยใดที่มีความสำคัญที่สุดในการค้าระหว่างประเทศปัจจุบัน ?
  - (1) บทบาทของรัฐบาล
  - (2) ความสะดวกในการขนส่ง
  - (3) ความแตกต่างทางธรรมชาติ
  - (4) ความแตกต่างด้านวัฒนธรรมการผลิตของมนุษย์
- “กำแพงพิทักษ์สิทธิศุลกากร” เป็นเครื่องมือทางการค้าของลัทธิการค้าใด ?
  - (1) Mercantilism
  - (2) Classical
  - (3) New Protection
  - (4) GATT
- ประเภทของสินค้าออกส่วนใหญ่ของกลุ่ม ASEAN ได้แก่ ?
  - (1) วัตถุดิบ
  - (2) เชื้อเพลิง
  - (3) สินค้าอุตสาหกรรม
  - (4) อาหาร

4. แหล่งรับซื้อสินค้าออกส่วนใหญ่ของประเทศในทวีปอเมริกาใต้คือแหล่งใด ?
- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| (1) สหรัฐอเมริกา | (2) ญี่ปุ่น      |
| (3) ยุโรปตะวันตก | (4) สหภาพโซเวียต |
5. สินค้าเข้าประเภทใดที่ประเทศไทยนำเข้าขาดดุลได้วันมากที่สุด ?
- |                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| (1) วัตถุดิบ         | (2) สินค้าทุน          |
| (3) น้ำมันเชื้อเพลิง | (4) สินค้าอุปโภคบริโภค |

## บทที่ 16

### การคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร

#### 16.1 วัตถุประสงค์

หลังจากจบบทเรียนแล้วนักศึกษาสามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้ :-

16.1.1 อธิบายความหมายและบอกความสำคัญของการขนส่ง การคมนาคม และการสื่อสารได้

16.1.2 ระบุประเภทของการขนส่งและยกตัวอย่างได้ถูกต้อง

16.1.3 เปรียบเทียบข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งประเภทต่าง ๆ ได้

16.1.4 ระบุเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญของโลกได้

16.1.5 ระบุประโยชน์และความสำคัญของการสื่อสารได้

#### 16.2 ความหมายของการคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร

ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันในสังคมทั่วทุกภูมิภาคของโลกแล้วว่าการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารเป็นสิ่งที่มนุษย์ขาดมิได้ นับว่าเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นต่อการดำรงชีพในชีวิตประจำวันอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะหลับหรือตื่นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารจะอยู่ใกล้ชิดเสมือนเงาอยู่ตลอดเวลา เพราะสิ่งดังกล่าวมีคุณค่าอันนิตย์ เช่น บอกให้ทราบเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ อย่างรวดเร็ว ช่วยลดอันตรายที่เกิดจากวาตภัย อุทกภัย เพราะทราบข่าวล่วงหน้า ช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้า ช่วยให้เกิดการอุตสาหกรรม ช่วยกันขนย้ายสิ่งของ และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ เป็นไปตามที่ปรารถนา

การขนส่งนับว่าเป็นบทบาทสำคัญยิ่งในเขตที่มีประชากรหนาแน่นหรือเขตที่มีการผลิตสินค้าเฉพาะอย่าง เพราะช่วยนำสินค้าจากที่หนึ่งไปจำหน่ายจ่ายแจกให้ประชากรอีกที่หนึ่งได้มีบริโภค ช่วยให้เกิดการแข่งขันการผลิตสินค้าใหม่ ๆ แปลก ๆ ส่งเสริมการอุตสาหกรรม การค้า การขยายเมือง การนำผลผลิตจากแหล่งเกษตรกรรม (วัตถุดิบ) ไปสู่โรงงานอุตสาหกรรม หรือตลาด เป็นต้น



**การขนส่ง (Transportation)** หมายถึง การเคลื่อนย้ายผู้โดยสารหรือบุคคล สัตว์ หรือสินค้า หรือโภคภัณฑ์จากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง โดยมีการแลกเปลี่ยนความคิดด้วย (หรือ การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เช่น การขนส่งผู้โดยสาร สินค้า)

การขนส่งจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

1. **การขนส่งทางเศรษฐกิจ (Economic transportation)** เป็นการเคลื่อนย้ายทั้งคน และสิ่งของเพื่อผลกำไรทางเศรษฐกิจ เช่น การขนส่ง ข้าวโพดจากไร่ไปสู่ตลาดทำให้ข้าวโพด มีราคาสูงขึ้น

2. **การขนส่งที่ไม่ใช่ทางเศรษฐกิจ (Noneconomic transportation)** เป็นการเคลื่อนย้าย เพื่อหวังผลด้านอื่น เช่น เพื่อการพักผ่อน ทางทหาร และการศึกษา

**การคมนาคม** หมายถึง การติดต่อไปมาระหว่างที่หนึ่งกับที่หนึ่ง โดยอาศัยเส้นทางบก ทางน้ำ และทางอากาศช่วยติดต่อ หรือ การสื่อสาร คำพูด ข่าวสารที่ใช้ติดต่อระหว่างกัน และกัน

**สรุป** ดังนั้น การคมนาคมขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้า เครื่องอุปโภค บริโภค ความคิด ผู้โดยสาร การสื่อสารโทรคมนาคม จากสถานที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง เช่น การขนส่งสินค้าจากเชียงใหม่มากรุงเทพฯ รวมทั้งการนำผู้โดยสารและสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่

การสื่อสารโทรคมนาคม คือ ขบวนการสื่อสารทุกชนิดที่มนุษย์ใช้เป็นสื่อติดต่อกัน และกัน เข้าใจความหมายได้รวดเร็ว เช่น โทรเลข วิทยุ โทรศัพท์ โทรพิมพ์ โทรภาพ ฯลฯ

### 16.3 วิธีการขนส่ง

ในปัจจุบันประเทศต่าง ๆ จะมีการขนส่งแตกต่างกันไปตามสภาพทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ปัจจุบันมีการขนส่งชนิดต่าง ๆ รวม 9 ประเภท คือ

1. การแบกหามด้วยแรงคน ปัจจุบันยังใช้ทั่วไปในเขตชนบทและอยู่ห่างไกลจากเส้นทางคมนาคมขนส่ง นับว่าเป็นการขนส่งที่ใช้มาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

2. การใช้สัตว์บรรทุกลากจูง ปัจจุบันก็ยังมิใช้อยู่ทั่วไปในเขตที่อยู่ห่างไกลเส้นทางคมนาคมขนส่ง

3. ทางถนนใช้ยานยนต์ ปัจจุบันพัฒนาไปมากสะดวกและรวดเร็ว สามารถบริการได้ถึงที่

4. ทางรถไฟ เหมาะแก่การบรรทุกวัตถุดิบและสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ๆ และบริการได้ในระยะทางไกล ๆ จึงทำให้การอุตสาหกรรมพัฒนาขึ้น
5. ทางเครื่องบินหรือทางอากาศ บริการได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ แต่สินค้าใช้จ่ายสูง
6. ทางสายเคเบิลใช้เคลื่อนย้ายในเขตที่สูงได้แก่ รถกระเช้าสวรรค์ในสวิตเซอร์แลนด์ นอกจากนี้มีการขนส่งทางสายโลหะ เช่น การส่งกระแสไฟฟ้าไปตามสายโลหะ การส่งสัญญาณโทรศัพท์ตามสายและภาพ
7. ทางท่อ ใช้ขนส่งน้ำมันก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน
8. ทางน้ำภายในพื้นดิน ได้แก่ การขนส่งตามแม่น้ำลำคลอง และในทะเลสาบทั่วไป
9. ทางทะเล มหาสมุทร ส่วนใหญ่ใช้ติดต่อทั้งภายในและระหว่างประเทศ

#### 16.4 ความสำคัญของการขนส่ง

1. ช่วยพัฒนาความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ โดยขนส่งสินค้าในเขตที่มีปริมาณการผลิตมากไปสู่เขตที่มีปริมาณการผลิตน้อย ทำให้แต่ละเขตได้แลกเปลี่ยนสินค้าและความคิดซึ่งกันและกัน
2. ช่วยสร้างเมืองให้เจริญ เพราะช่วยนำผลผลิตจากชนบทสู่เมือง ช่วยนำแรงงานหรือความประสงค์ในการย้ายถิ่นที่อยู่อาศัยจากชนบทมาตั้งถิ่นฐานในเขตเมือง
3. ช่วยส่งเสริมการผลิตสินค้าให้ได้จำนวนมากโดยอาศัยระบบการขนส่งแบบต่าง ๆ ช่วยลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาด หรือขนส่งวัตถุดิบไปส่งโรงงาน ถ้ามีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพย่อมสนองการผลิตสินค้าได้เพิ่มขึ้น และราคาสินค้าเหมาะสมไม่แพงจนเกินไป
4. ช่วยส่งเสริมชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรให้มีมาตรฐานสูงขึ้น มีการกินดีอยู่ดีกว่าเดิม โดยมีอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัยดีกว่าเดิม และมีสุขภาพอนามัยแข็งแรง
5. ช่วยส่งเสริมกิจการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้สูงขึ้น เพราะเส้นทางขนส่งสะดวกย่อมเป็นเครื่องดึงดูดความสนใจของชาวไทยและชาวต่างประเทศทั่วไปให้ไปศึกษาและชมสถานที่อยู่ห่างไกลได้มากยิ่งขึ้น ช่วยประหยัดเวลา เพิ่มรายได้ประชากรในท้องถิ่น และช่วยเพิ่มดุลการค้าให้แก่ประเทศชาติด้วย
6. ช่วยสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้แก่ประเทศชาติอันเป็นที่รักของคนทุกคน นอกจากนี้ยังมีผลทางด้านยุทธศาสตร์ ช่วยลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์และกำลังรบไว้ป้องกันบ้านเกิดเมืองนอนของตนให้พ้นภัยทั้งปวงได้

## 16.5 วิวัฒนาการของการขนส่ง

1. การขนส่งทางบก ในอดีตใช้แรงงานมนุษย์โดยแบก หาม หาบ คอน ยก ปัจจุบันยังมีใช้อยู่บ้าง เช่น พ่อค้า แม่ค้า บुरुขไปรษณีย์ ในเขตร้อนชื้นของทวีปแอฟริกา ซึ่งมีแมลงวันแซทซี (Tsetse fly) ชุกชุม ยากที่จะใช้แรงงานจากสัตว์

นอกจากใช้แรงงานจากมนุษย์แล้วมีการใช้แรงงานสัตว์โดยใช้วิธีบรรทุกบนหลังสัตว์ (Pack animals) เช่น อูฐ ลา ล่อ จามรี ลามา โดยวิธีใช้สัตว์ลากจูง (Draught animals) ซึ่งมีประสิทธิภาพกว่าการบรรทุกบนหลัง หรือถ่วงน้ำหนักสองข้าง เพราะการลากจูงโดยมีพาหนะรองรับ การใช้สัตว์ลากจูงแต่ละเขตจะแตกต่างกันไปตามลักษณะภูมิอากาศและภูมิประเทศ เช่น ในเขตร้อน ใช้โค กระบือ ช้าง ม้า เขตหนาวที่แคนาดาและอาร์กติกใช้สุนัขลากเลื่อน (sledge) กวางเรนเดียร์ ในยุโรปเขตอบอุ่นใช้ม้า เป็นต้น สรุปแล้ว มนุษย์แบกสินค้าได้ประมาณ 32-36 กิโลกรัม โดยเดินทางได้ระยะทาง 16-24 กิโลเมตรต่อวัน ส่วนสัตว์เช่น อูฐ สามารถบรรทุกสินค้า ได้น้ำหนักถึง 360 กิโลกรัม และเดินทางได้ระยะทางถึง 24-32 กิโลเมตรต่อวัน นับว่าประหยัดแรงงานได้ดีกว่าแรงงานมนุษย์

2. การขนส่งทางน้ำ ในอดีตมนุษย์ใช้ท่อนไม้ลอยน้ำไปตามลำน้ำโดยเกาะไป ต่อมา รู้จักนำท่อนไม้ที่ลอยน้ำได้มาเรียงต่อกันนั่งบนท่อนไม้และแพ ขุดขอนไม้ให้เป็นแอ่งแทนเรือ การเคลื่อนย้ายใช้ถ่อ ไม้ค้ำ และพาย ต่อมามนุษย์เริ่มรู้จักต่อเรือขนาดใหญ่ขึ้น ใช้คนหลาย ๆ คนช่วยกันพายจากการพายพัฒนามาใช้ใบ อาศัยแรงลม เช่น เรือของไวกิง (Viking) เรือของชาวกรีก ต่อมามีการใช้ใบหลาย ๆ ใบรับลมสามารถแล่นไปในมหาสมุทรได้ เช่น เรือของโคลัมบัส (Columbus) เรือซันตามาเรีย (Santa Maria) เรือนินา (Nina) และพินตา (Pinta) เป็นต้น

3. การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางอากาศแบบเชิงพาณิชย์หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 มีการบินติดต่อครั้งแรกระหว่างลอนดอนและปารีสในปี พ.ศ. 2462 (ค.ศ. 1919) โดยมีสหราชอาณาจักร และฝรั่งเศสดำเนินการ ต่อมามีการติดต่อไปยังทวีปอเมริกาเหนือได้ด้วย สำหรับสหรัฐอเมริกาเริ่มมีการเดินอากาศเชิงพาณิชย์เมื่อ พ.ศ. 2469 (ค.ศ. 1926) โดยมีการส่งไปรษณีย์อากาศและขนส่งผู้โดยสาร หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีสายการบินขนาดของเครื่องบิน สนามบินและเที่ยวบินเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ยังมีการเที่ยวบินเหมาลำ และมีโครงข่ายการขนส่งทางอากาศหนาแน่นและซับซ้อนเช่นเดียวกับกับการขนส่งทางบกและทางน้ำ

## 16.6 องค์ประกอบที่ก่อให้เกิดการขนส่ง

1. มีผลผลิตเกินความต้องการในสถานที่หนึ่ง แต่อีกสถานที่หนึ่งขาดแคลนจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายผลผลิตจากที่นั่นไปสู่แหล่งที่ขาดแคลน
2. ตำแหน่งระหว่างสถานที่ผลิตเกินความต้องการและสถานที่ขาดแคลนต้องไม่มีการผลิตสินค้าชนิดเดียวกันอยู่ตรงกลาง
3. ตำแหน่งที่ตั้งของสินค้าที่ผลิตอยู่ใกล้ตลาดย่อมได้เปรียบสินค้าชนิดเดียวกันที่อยู่ไกลกว่า
4. จากเหตุผลดังกล่าวทั้งสามข้อและไม่มีแหล่งผลิตอื่น ๆ มาแข่งขันแล้ว ย่อมจะเกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างสถานที่สองแห่ง นั่นคือ มีการขนส่งเกิดขึ้น ซึ่งจะสัมพันธ์กับอัตราค่าขนส่งและระยะเวลาที่ขนส่ง

## 16.7 บริเวณที่มีการขนส่งหนาแน่น ได้แก่

1. บริเวณที่มีประชากรหนาแน่น เขตเมืองและมหานครใหญ่ ๆ
2. มีการผลิตเหลือบริโภค จำเป็นต้องส่งออก
3. ในเขตตลาดใหญ่ ๆ ที่มีกำลังซื้อสูง เช่น สหรัฐอเมริกา ยุโรปตะวันตก
4. ในเขตชุมชนอุตสาหกรรม และในประเทศที่มีความก้าวหน้าทางเทคนิคใหม่ ๆ
5. ในบริเวณแหล่งทรัพยากรแร่ธาตุสำคัญ ๆ เช่น แหล่งแร่เหล็ก ถ่านหิน ป่าไม้ จะช่วยให้เกิดเส้นทางการขนส่ง

สาเหตุสำคัญที่ต้องสร้างถนน ทางรถไฟ วางท่อในเขตทรุกันดาร เช่น ในทะเลทราย เขตแห้งแล้ง เขตภูเขาสูง เพราะเมื่อลงทุนสร้างแล้วจะได้ผลประโยชน์คุ้มค่ากับการลงทุน เช่น การสร้างเส้นทางผ่านฮัดสัน และโมฮอว์ก ทำให้นิวยอร์ก เด็บโตกว่าเมืองบอสตัน การวางท่อส่งน้ำมันผ่านภูเขาสูง ผ่านทุ่งน้ำแข็ง อื่น ๆ ได้แก่การสร้างทางรถไฟในสวิสเซอร์แลนด์ เปรู สหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต และการสร้างทางเพื่อใช้ทางด้านยุทธศาสตร์

ปัจจุบันการขนส่งของประเทศต่าง ๆ ในโลกจำแนกได้เป็น 2 กลุ่มคือ

1. MOBILE NATIONS ได้แก่ประเทศที่มีการขนส่งทันสมัย มีขอบข่ายเส้นทางครอบคลุมทั่วถึงทุกท้องถิ่น ไม่มีส่วนใดของประเทศประสบปัญหาเรื่องการขนส่ง ซึ่งได้แก่ ประเทศพัฒนาแล้วทั้งหลาย
2. IMMOBILE NATIONS ได้แก่ประเทศที่ยังขาดแคลนการขนส่ง การขนส่งในประเทศยังใช้วิธีการโบราณ ล้าหลัง เช่น คนแบกหาม บรรทุกเกวียน บรรทุกหลังสัตว์

เรือพาย ทำให้การขนส่งเชิงซ้ำ ไม่มีประสิทธิภาพ การขนส่งแบบใหม่ๆ เช่น ถนนหนทาง  
ชั้นดี รถไฟ เครื่องบิน เหล่านี้ก็มีบ้าง แต่มีบริการเพียงจุด ไม่เพียงพอ ไม่ทั่วถึง ประเทศ  
กำลังพัฒนาจะอยู่ในลักษณะนี้คือ กำกั๊งกันระหว่างยุคเก่าและยุคใหม่ จะเห็นว่าประเทศ  
ที่มีการขนส่งล้ำหลัง มีปริมาณการขนส่งบรรทุกสินค้าต่อตันไมล์ในประเทศต่ำ มีผลผลิต  
มวลรวมของชาติ หรือรายได้ประชาชาติต่ำด้วย

## 16.8 อัตราค่าขนส่ง

อัตราค่าขนส่งมีองค์ประกอบดังนี้

16.8.1 ระยะทางบรรทุก ยังมีระยะทางไกลค่าขนส่งจะไม่สูงเพิ่มมากนัก เพราะมี  
สาเหตุมาจาก

(1) การกำหนดค่าใช้จ่าย แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ค่าใช้จ่ายที่คงตัว (ค่าก่อสร้าง  
ทางการบริการตามสถานี) และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามระยะทาง

1.1 ค่าใช้จ่ายส่วนที่คงตัว (Fixed costs) หรือค่าใช้จ่ายที่สถานี (Terminal costs)  
คือส่วนที่เก็บเพื่อบำรุงสถานี ค่าบริการต่างๆ ค่าธรรมเนียม ค่าขนถ่ายสินค้า ค่าพาหนะ  
เป็นต้น ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ ไม่ว่าจะขนส่งสินค้าไปไกลหรือใกล้ ก็ต้องเสียเท่า ๆ กัน เพราะ  
รับบริการเหมือนกัน

1.2 ค่าเดินรถ (Line-haul costs) เป็นอัตราที่ขึ้นไปตามระยะทาง ซึ่งจะค่อยเพิ่ม  
ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นตามลำดับ แต่ไม่ได้เพิ่มเป็นทวีคูณ

เพราะฉะนั้น ค่าใช้จ่ายประเภทแรกจะเฉลี่ยไปตามระยะทาง ถ้าขนส่งไปไกลมาก ๆ  
ค่าขนส่งต่อไมล์จะลดลง ส่วนการขนส่งในระยะสั้น ๆ ค่าใช้จ่ายต่อไมล์จะสูงกว่าการขนส่ง  
ในระยะทางไกล ๆ

อัตราค่าขนส่ง จึงไม่ได้เพิ่มเป็นเส้นตรงทวีคูณกับระยะทาง แต่เป็นเส้นโค้ง ค่าใช้จ่าย  
เริ่มตั้งแต่ยังไม่ออกจากสถานี และเพิ่มในอัตราต่ำ ยิ่งไกลจะยิ่งได้เปรียบ

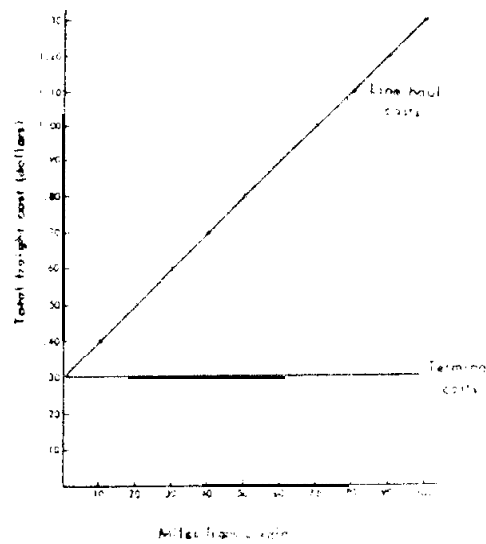
นอกจากนี้ การขนส่งหลายประเภท มักเสนออัตราถูกพิเศษขึ้นไปอีก สำหรับ  
ระยะทางไกลหรือการขนส่งจนสุดปลายทาง เพื่อส่งเสริมให้ใช้บริการระยะทางไกล โดย  
ไปเก็บอัตราสูงขดเซยในระยะทางใกล้

ข้อได้เปรียบดังกล่าว เปิดโอกาสให้พื้นที่ที่อยู่ห่างไกล ส่งสินค้ามายังตลาดแข่งกับ  
พื้นที่ใกล้กว่าได้ เช่น แคลิฟอร์เนีย ส่งผัก-ผลไม้ ไปยังตลาดใหญ่แถบภาคตะวันออกเฉียงเหนือ  
ของสหรัฐอเมริกา แข่งกับฟลอริดาซึ่งอยู่ใกล้กว่าได้

โครงสร้างงานส่งแบบชายธง

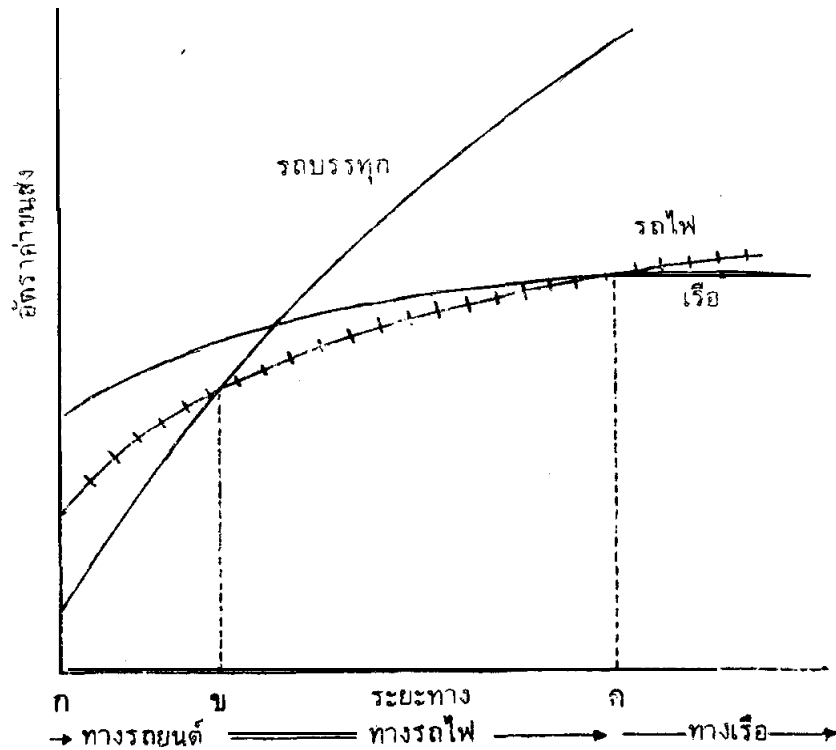
ระยะทาง	ค่าใช้จ่ายคงที่	ค่าเดินรถ	รวม	อัตราต่อหน่วยระยะทาง
0	.30	0	.30	-
1	.30	.01	.31	.31
5	.30	.05	.35	.07
10	.30	.10	.40	.04
20	.30	.20	.50	.025
30	.30	.30	.60	.02
40	.30	.40	.70	.017
50	.30	.50	.80	.016
100	.30	1.00	1.30	.013
1000	.30	10.00	10.30	.010

รูป 16.1 กราฟแสดงค่าใช้จ่ายที่สถานีและค่าเดินรถ



อย่างไรก็ตาม การได้เปรียบในการขนส่งทางไกล ในวิธีการขนส่งแต่ละประเภท ยิ่งมากน้อยต่างกันไปซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะค่าใช้จ่ายที่สถานี และค่าเดินรถของแต่ละประเภท ดังตัวอย่าง

รูป 16.2 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและระยะทางในการขนส่งประเภทต่างๆ



เช่น การขนส่งทางรถยนต์ หรือรถบรรทุกนั้น ค่าใช้จ่ายที่สถานีต่ำ เพราะการออกรถไม่ยุ่งยาก ไม่ต้องใช้คน ใช้สถานที่ การควบคุมไม่มากเท่ากับรถไฟ ผู้ใช้รถก็ไม่ได้สร้างถนนเองเหมือนกับกิจการรถไฟที่ต้องมีค่าใช้จ่ายบำรุงรางรถไฟด้วย แต่ค่าเดินรถของการขนส่งทางรถยนต์สูง เพราะเปลืองน้ำมันกว่าพาหนะขนาดเล็กขนได้น้อยกว่า เพราะฉะนั้นเมื่อไปไกลค่าขนส่งจะเพิ่มในอัตราค่อนข้างสูงตามระยะทาง

ส่วนรถไฟ การดำเนินการที่สถานีต่างๆ ยุ่งยาก และยังมีสถานีระหว่างทางปลายทางต้องใช้เวลาหลายระดับจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายที่สถานีสูงมาก เริ่มตั้งแต่ยังไม่ออกรถ จนถึงออกรถ ส่วนช่วงระหว่างการเดินทางค่าใช้จ่ายไม่มากนัก เส้นราคาค่าขนส่งจึงโค้งลง

เรือขนส่งโดยเฉพาะเรือสินค้าขนาดใหญ่ ค่าใช้จ่ายส่วนที่คงตัวยิ่งสูงมาก เมื่อเทียบค่าใช้จ่ายของท่าเรือ กับสถานีรถ จะเห็นว่า ค่าใช้จ่ายของการบริการที่ท่าเรือสูงกว่า แต่เรือมีขนาดใหญ่ใช้พลังงานไม่สิ้นเปลืองเท่ารถยนต์ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่ำ เมื่อพิจารณาจากกราฟเส้นดังกล่าว จะเห็นว่าในช่วงสั้นคือระหว่าง ก-ข ควรใช้การขนส่งทางรถยนต์และระหว่าง ข-ค ควรใช้การขนส่งทางรถไฟ ส่วนตั้งแต่ระยะ ค ขึ้นไป ควรใช้การขนส่งทางเรือจะเหมาะสมกว่า

การขนส่งแต่ละประเภทจึงมีความเหมาะสมในด้านระยะทางต่างกัน

(2) การกำหนดอัตราค่าขนส่งบางประเภท จะเพิ่มตามลักษณะขั้นบันได แต่ละช่วงต้นทางและปลายทางในขั้นบันไดเดียวกันจะมีราคาเดียวกัน นอกจากเปลี่ยนระยะทางใหม่ขั้นบันไดใหม่ราคาจะเพิ่มทีละช่วง จะพบว่าช่วงต้นเสียเปรียบมากกว่าช่วงสุดท้ายของแต่ละขั้นบันได

(3) การกำหนดค่าขนส่งระยะทางไกล ๆ จะมีอัตราสูงกว่าระยะใกล้ ๆ ซึ่งไม่ได้แตกต่างกันมากนัก เป็นการช่วยนำสินค้าที่อยู่ห่างไกลมาสู่ตลาดได้

#### 16.8.2 ลักษณะสินค้าที่บรรทุก จำแนกเป็น

(1) สินค้าที่มีลักษณะขนถ่ายยาก เช่น มีน้ำหนักมากเกินไป หรือมีขนาดใหญ่โต ย่อมจะมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่าสินค้าที่ขนถ่ายง่าย

(2) ปริมาณการขนส่ง ถ้ามีจำนวนมากจะได้ลดราคาพิเศษ ยิ่งบรรทุกไปไกลจะมีราคาลดลงกว่าระยะใกล้ ๆ

(3) สินค้าที่มีค่าราคาสูง ค่าขนส่งจะมีราคาสูงตามไปด้วย เช่น การขนส่งทองคำ จากภูเขาดอนกลางของนิวกินี แม้จะขนส่งทางเครื่องบินก็คุ้มค่า ส่วนสินค้าที่มีราคาถูกจะขนส่งในระยะใกล้ ๆ เช่น อัญมณี หิน ทราบาย ดิน เป็นต้น

(4) สินค้าที่เสียหายง่าย เช่น ผัก ผลไม้ ดอกไม้ ของแช่เย็น เครื่องไฟฟ้า ถ้าต้องใช้ความเร็วจะเสียค่าขนส่งสูงและต้องรวมค่าประกันความเสียหายไว้ด้วย

#### 16.8.3 ลักษณะรูปแบบของเส้นทางและการขนส่ง มีสิ่งสมควรพิจารณาคือ

(1) ถ้ามีเส้นทางขนส่งให้เลือกหลาย ๆ เส้นทาง ค่าขนส่งจะถูกกว่ามีเส้นทางเดียว เพราะมีการแข่งขันกันขึ้น

(2) เส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณสูงและหนาแน่น ค่าขนส่งจะลดลง

(3) เส้นทางที่มีการขนส่งน้อยหรือเบาบาง ค่าขนส่งจะสูง

(4) การบรรทุกที่volvกลับมีส่วนช่วยให้ลดค่าขนส่งลงได้



(5) การขนส่งที่ต้องเปลี่ยนพาหนะหรือเส้นทาง หรือมีการขนถ่ายย้ายที่ อัตราค่าขนส่งจะเพิ่มสูงขึ้นกว่าปกติ

**ข้อสังเกต** อัตราค่าขนส่งจะถูกที่สุดย่อมเกิดจากองค์ประกอบต่อไปนี้

(1) มีการขยายเส้นทางควบคู่กันทั้งทางบก (รถยนต์ รถไฟ) และทางน้ำ  
(2) มีการขยายขนาดของยานพาหนะบรรทุกทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้สามารถบรรทุกได้มากกว่าเดิมจะช่วยให้ค่าขนส่งลดลงมาก เพราะไม่เสียเวลานำพาไปได้ปริมาณมากลดเที่ยวในการเคลื่อนย้าย

(3) มีเส้นทางตรงผ่านที่ราบระดับเดียวกันตลอด

(4) ไม่มีสิ่งกีดขวางระหว่างเส้นทางขนส่ง

(5) มีปริมาณสินค้าเต็มคันบรรทุกทั้งเที่ยวไปและกลับ

(6) ปรับปรุงยานพาหนะให้มีประสิทธิภาพขนส่งได้รวดเร็ว

(7) ปรับปรุงสถานีบริการในการขนส่งสินค้าขึ้น-ลงให้สะดวกและรวดเร็ว

(8) ใช้ระบบการสื่อสาร เช่น วิทยุ วิทยุโทรทัศน์ โทรเลข โทรพิมพ์ เรดาร์ สัญญาณอัตโนมัติ เอกสาร สิ่งตีพิมพ์ ประกอบช่วยให้การขนส่งสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

(9) ปรับปรุงระบบการขนส่งให้ทันสมัยมีอุปกรณ์เครื่องมือยกขึ้น-ลง อย่างมีประสิทธิภาพ

(10) พัฒนาเส้นทางมิให้แออัดจากการจราจรติดขัด และประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเท่าที่จะเป็นไปได้ เช่น รัฐบาลลดราคาค่าน้ำมันให้ถูกลง

## 16.9 ข้อได้เปรียบและเสียเปรียบของระบบการขนส่งแบบต่าง ๆ

### 16.9.1 การขนส่งทางถนนหรือทางรถยนต์

การสร้างถนนเพื่อให้ยานพาหนะทุกประเภทที่มีล้อเลื่อนเคลื่อนที่ไปได้ นั้นขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลว่าจะสร้างเส้นทางให้ผู้ใช้ถนนได้เปรียบหรือเสียเปรียบ ถ้าประหยัดค่าใช้จ่ายผู้สร้างถนน ผู้ใช้จะไม่ได้ประหยัด

การขนส่งทางถนนมีข้อได้เปรียบ เสียเปรียบ ดังนี้.-

#### (1) ข้อได้เปรียบ

1. บรรทุกได้รวดเร็วและบริการตอบสนองได้ถึงที่

2. สะดวกรวดเร็วในการขนส่งเพราะเลือกใช้เส้นทางได้และไม่ต้องหยุดตามสถานีปลายทาง

3. ค่าขนส่งในท้องถิ่นหรือระยะใกล้ถูกกว่าทางรถไฟ และบางแห่งสร้างทางรถไฟยากก็ใช้ทางรถยนต์ได้

4. เลือกบรรทุกได้ตามขนาดสิ่งของ เพราะมีรถหลายขนาด หลายแบบให้เลือกใช้ตามต้องการ

5. มีสมรรถภาพในการบรรทุกตอบสนองความต้องการได้ดี ไม่ต้องรอวันเวลาช่วยประหยัดเวลา และสามารถนำของสดแช่เย็นส่งถึงที่ได้ดีกว่าเส้นทางอื่นที่เสียค่าขนส่งใกล้เคียงกัน

6. การพัฒนาถนนทำได้ง่ายกว่าทางรถไฟ แม้ในเขตที่มีประชากรเบาบางและผลผลิตต่ำ

## (2) ข้อเสียเปรียบ

1. บรรทุกได้น้อยกว่ารถไฟ

2. เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ปลอดภัยน้อยกว่ารถไฟ

3. สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก เพราะตามจำกัดของพาหนะ

4. ความตรงต่อเวลามีน้อยกว่ารถไฟ เพราะเส้นทางขนส่งมีรถยนต์หลายชนิดใช้ร่วมอยู่ด้วย โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น

5. การพัฒนาถนนในแต่ละภูมิภาคแตกต่างกันไปตามระดับ ความเจริญของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาและมีภูมิอากาศร้อนชื้นต้องเร่งรัดการสร้างและซ่อมถนนให้ใช้งานได้มากเท่าที่จะเป็นไปได้

6. ประเทศที่ผลิตรถยนต์และน้ำมันเองไม่ได้ต้องเสียเงินตราออกนอกประเทศเพื่อสั่งซื้อเข้ามามากกว่าประเทศที่ผลิตได้ ประเทศที่มีถนนหนาแน่นได้แก่ แองโกลอเมริกา ยุโรป ตะวันตก ญี่ปุ่น และทางตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปออสเตรเลีย

## 16.9.2 การขนส่งทางรถไฟ

กิจการรถไฟเริ่มต้นในสหราชอาณาจักร ตอนต้นศตวรรษที่ 19 นับว่ามีประโยชน์ต่อการขนส่งในยุคเริ่มปฏิวัติอุตสาหกรรมอย่างยิ่ง แม้ปัจจุบันจะลดความสำคัญลงไปก็ยังมีใช้อยู่มาก เพราะบรรทุกได้มากและค่าขนส่งถูก ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

### (1) ข้อได้เปรียบ

1. รถไฟมีลักษณะที่เหมาะสมสามารถบรรทุกของหนัก ๆ ได้จำนวนมากในอัตราความเร็วพอสมควร

2. ค่าบรรทุกขนส่งราคาเฉลี่ยต่อน้ำหนักแล้วถูกกว่ารถยนต์ เพราะบรรทุกได้มาก

3. เสียค่าเชื้อเพลิงน้อย เพราะหัวรถจักรหนึ่งคันลากตู้บรรทุกได้มากกว่า 100 ตู้ บรรทุกน้ำหนักได้ตู้ละ 40 ตัน (40,000 กิโลกรัม)
4. เส้นทางขนส่งทางรถไฟราบเรียบมีความผิदनน้อยกว่าการขนส่งทางอื่น
5. บรรทุกสินค้าได้หลายชนิดในเวลาเดียวกัน เช่น ผู้โดยสาร ชุง ข้าว ผลผลิตต่าง ๆ หิน กรวด ทราย น้ำมัน ก๊าซ ฯลฯ
6. ปลอดภัยและให้ความสะดวกสบายกว่าการขนส่งทางอื่นมีบริการห้องน้ำ อาหาร เครื่องดื่มบนรถเสียบ้าง
7. ตรงต่อเวลาที่กำหนด และขนส่งได้ในระยะทางไกล ๆ

## (2) ข้อเสียเปรียบ

1. ใช้เวลาในการรวบรวมสินค้ากว่าจะเต็มแต่ละตู้ การจัดขบวน และเสียเวลาปลดขบวนที่สถานีปลายทาง
2. ไม่สะดวกในภูมิประเทศที่เป็นภูเขา หุบเขา ต้องใช้หัวรถจักรมากกว่าหนึ่งคัน ชักลากจูง
3. บริการได้เฉพาะชุมชนเมืองหรือย่านสถานีรถไฟ ไม่สามารถบริการได้ถึงที่เฉพาะแห่ง
4. การขนส่งทางรถไฟต้องใช้คนบริการร่วมกันจำนวนมาก เสียค่าใช้จ่ายสูง
5. การสำรวจ การลงทุนสร้างทาง และบำรุงรักษาต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง
6. รูปแบบการขนส่งทางรถไฟจะเป็นขบวนยาวเหยียด ผิดกับการขนส่งทางรถยนต์ และทางน้ำที่สามารถจัดรถหรือเรือขนาดต่าง ๆ ได้ตามต้องการ
7. การลงทุนสูงยากที่จะเปลี่ยนแปลงไปใช้ทางอื่น เพราะเป็นการลงทุนที่ต่อเนื่อง แม้จะประสบกับการขาดทุนก็ยากที่จะเลิกกิจการ
8. ปัญหาการควบคุมบริหารงานเนื่องจากมีขอบข่ายโครงการกว้างขวางไม่สามารถดูแลทั่วถึง ทำให้ประสบปัญหาการขาดทุนได้ง่าย

### 16.9.3 การขนส่งทางน้ำ

#### (1) การขนส่งทางน้ำภายใน (Inland Waterways)

การขนส่งแบบนี้ใช้กันมาแต่สมัยโบราณและยังคงมีความสำคัญมากในปัจจุบัน

##### 1.1 ข้อได้เปรียบ มีดังนี้

1. เสียค่าใช้จ่ายต่ำมาก บรรทุกได้ตามชนิดและขนาดของเรือที่สร้างขึ้น

2. ใช้ขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ๆ เช่น เหล็ก ถ่านหิน ซีเมนต์ ไปสู่เมืองท่าที่เป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมได้สะดวก

3. ใช้ขนส่งในเขตที่ไม่มีเส้นทางอื่นนอกจากทางน้ำธรรมชาติ

4. สามารถขุดคลอง ลอกคลองให้กว้างและลึกเพื่อใช้ขนส่งได้ตามต้องการ

5. ประหยัดเชื้อเพลิงเมื่อขนส่งตามน้ำ เพราะมีกระแสน้ำช่วยพัดพาเรือไปด้วย

### 1.2 ข้อเสียเปรียบ มีดังนี้

1. การขนส่งทางน้ำทำให้เปลืองค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง

2. การไหลของธารน้ำอาจไม่ตรงจุดที่ต้องการส่งสินค้าหรือวัตถุติด

3. การขุดคลอง ลอกคลองเพื่อขนส่งทางน้ำต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง

4. ในเขตภูมิภาครอบน้ำในช่วงฤดูหนาว แม่น้ำหรือทะเลสาบกลายเป็นน้ำแข็งไม่สามารถใช้ขนส่งได้ ต้องรอให้น้ำแข็งละลาย

5. การขนส่งทางน้ำมีอุปสรรคจากแก่ง น้ำตก หรือประตุน้ำในเขตที่ระดับน้ำไม่เท่ากัน

6. การขนส่งทางน้ำล่าช้า เสียเวลามากกว่าทางน้ำและทางอากาศ

7. เส้นทางขนส่งทางน้ำบางแห่งใช้ได้เฉพาะฤดูน้ำหลาก ฤดูแล้งน้ำแห้งเป็นตอน ๆ ทำให้การขนส่งหยุดชะงัก

### (2) การขนส่งทางทะเลและมหาสมุทร (Ocean Transport)

เป็นการขนส่งที่ใช้ติดต่อด้านการค้าระหว่างประเทศมากกว่าใช้ภายในประเทศ และเรือบรรทุกสินค้าจะมีขนาดใหญ่ บรรทุกได้มากกว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำภายใน

#### 2.1 ข้อได้เปรียบ มีดังนี้.-

1. ไม่ต้องบำรุงรักษาเส้นทางที่มีอยู่ตามธรรมชาติ

2. ค่าขนส่งราคาถูกมาก และบรรทุกสินค้าได้มาก

3. ช่วยลำเลียงสินค้าจากประเทศหนึ่งไปสู่อีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละจำนวนมาก ๆ

4. ประหยัดค่าเชื้อเพลิง เพราะบรรทุกได้มาก

#### 2.2 ข้อเสียเปรียบ มีดังนี้.-

1. เสียเวลาในการขนส่ง บางครั้งเสียเวลาเป็นเดือน

2. ส่งสินค้าได้ไม่ถึงที่หมาย ส่งได้เฉพาะเมืองท่ารับ-ส่งสินค้าเท่านั้น ต้องลำเลียงขนย้ายจากยานพาหนะอื่นอีก

3. ฤดูหนาวเขตรอบน้ำเป็นน้ำแข็ง ขนส่งไม่ได้ ต้องใช้เรือตัดน้ำแข็งนำร่อง

บางแห่งมีหมอกลงจัดเป็นอุปสรรคในการเดินเรือ

4. ปัญหาจากลมพายุที่เกิดอย่างรวดเร็วในทะเลมหาสมุทรอาจได้รับอันตรายได้
5. ปัญหาการข้ามมหาสมุทรโดยผ่านคลอง เช่น คลองปานามา คลองสุเอซ (Suez Canal) ถ้าเป็นเรือที่มีระวางบรรทุกมาก ๆ จะผ่านไม่สะดวก
6. ปัญหาท่าเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ช่วยการลำเลียงสินค้าจากเรือไม่ทันสมัย ทำให้ล่าช้ากว่ากำหนดได้

16.9.4 การขนส่งทางท่อ การขนส่งทางท่อมียุคมานานนับเป็นพัน ๆ ปีแล้ว โดยใช้ส่งน้ำมันใช้ส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งมีความสำคัญต่อการอุตสาหกรรมปิโตรเคมีมาก การขนส่งทางท่อใช้มากในประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีน้ำมันมาก เช่น เอเชียตะวันตกเฉียงใต้

(1) ข้อได้เปรียบ มีดังนี้.-

1. ใช้ขนส่งได้สะดวก รวดเร็ว ไม่สูญเสียสิ่งของระหว่างการขนส่ง
2. ลงทุนครั้งเดียวใช้ได้ยาวนานคุ้มค่ากับการลงทุน และค่าขนส่งถูกมาก
3. ใช้ขนส่งได้ถึงที่หมาย ไม่มีการขนส่งต่ออีกช่วงหนึ่งหรือหลายช่วง
4. ค่าบำรุงรักษาน้อยมาก ไม่ต้องใช้แรงงานมาก
5. การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปในทิศทางเดียวกันตลอดไม่มีปัญหาเสียหายเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนหรือทางรถไฟ
6. เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าหรือวัตถุดิบที่เป็นของเหลว
7. ขนส่งได้สะดวกทุกฤดูกาลไม่จำกัดเวลาและปริมาณสามารถวางท่อได้ทุกสภาพภูมิประเทศและสภาพภูมิอากาศ
8. นอกจากของเหลวและก๊าซธรรมชาติแล้ว ยังใช้ขนส่งถ่านหิน และวัตถุที่อยู่ในรูปผงได้อีกด้วย

(2) ข้อเสียเปรียบ มีดังนี้.-

1. เสียเงินลงทุนครั้งแรกสูง เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางอื่น
2. การขนส่งทางท่อจะอยู่ภายใต้อิทธิพลของบริษัทน้ำมัน หรือเอกชน
3. ขาดการแข่งขันและอยู่ในรูปการผูกขาดเฉพาะ
4. ในเขตที่อยู่ห่างไกล อาจไม่ปลอดภัย เนื่องจากมีการลักลอบดูดหรือเจาะน้ำมัน หรือท่อได้รับความเสียหาย

การขนส่งทางท่อส่วนใหญ่ อยู่ใน 3 เขต คือ ในสหรัฐอเมริกา ยุโรป และตะวันออกกลาง

สหรัฐอเมริกา มีการวางท่อกว้างขวางมากที่สุด เฉพาะท่อส่งน้ำมันยาวกว่า 225,000 ไมล์ ท่อก๊าซมีมากกว่าถึง 4 เท่า แบ่งระบบขนส่งได้เป็น 4 ส่วนคือ

1. ระบบส่งก๊าซ มีมากที่สุด ส่วนมากวางจากบ่อก๊าซในเท็กซัสและรัฐใกล้เคียง ไปยังตลาดใหญ่ทางตะวันออกเฉียงเหนือ และแคลิฟอร์เนีย ท่อก๊าซขนาดใหญ่กว้างถึง 42 นิ้ว ส่วนที่ต่อจากอแลสกาใหญ่ถึง 48 นิ้ว

2. ท่อส่งน้ำมัน ทั้งน้ำมันดิบและที่กลั่นแล้ว การกระจายคล้ายคลึงกับท่อก๊าซ แต่กินพื้นที่กว้างขวางกว่า เข้าไปในส่วนห่างไกลอื่น ๆ

3. ท่อส่งถ่านหิน ถ่านหินซึ่งเป็นของแข็ง ถูกบดให้ละเอียดส่งละลายไปกับน้ำ เป็นท่อขนาดเล็ก จากไอโฮไปคลิฟแลนด์ จากอริโซนาไปเนวาด้า

4. ท่อส่งน้ำจืด ในโครงการใหญ่ ๆ เช่น จากแอ่งเก็บน้ำในภูเขาแคสคิล มาถึง นิวยอร์ก จากหุบเขาโอเวเนมายังลอสแอนเจลิส

ในยุโรป เป็นท่อส่งน้ำมันที่กลั่นแล้วจากโรงกลั่นริมฝั่งทะเลเข้าไปยังตลาดภายใน ซึ่งเดิมใช้ขนส่งทางน้ำภายใน

ในสหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต ใช้ท่อขนส่งน้ำมันดิบที่เทือกเขาคอเคซัส และเขตโวลก้ามายังแหล่งอุตสาหกรรม และยูเครน

ในเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ ใช้ท่อขนส่งเชื่อมระหว่างบ่อน้ำมันในทะเลทรายกับโรงกลั่นน้ำมัน และท่าเรือขนส่งในอ่าวเปอร์เซีย ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทะเลแดง

#### 16.9.5 การขนส่งทางอากาศ

(1) ข้อได้เปรียบ มีดังนี้.-

1. ขนส่งได้รวดเร็วและสะดวกกว่าเส้นทางอื่น ๆ
2. เหมาะในการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุด แม้ราคาจะสูง
3. ช่วยส่งสินค้ามิให้เสียหายได้ง่าย ใช้แก้ปัญหาเฉพาะหน้า เช่น ส่งอะไหล่เครื่องยนต์

(2) ข้อเสียเปรียบ มีดังนี้.-

1. ค่าขนส่งมีราคาสูงมากกว่าการขนส่งทางบกและทางทะเล
2. บริการได้ไม่ถึงที่ ส่งถึงท่าอากาศยานและต้องขนถ่ายย้ายที่ต่อไป
3. มีส่วนทำให้สินค้าที่ขนส่งทางอากาศมีราคาสูงกว่าสินค้าที่ส่งผ่านทางบกและทางน้ำ

#### 16.9.6 การขนส่งทางสายเคเบิล

การขนส่งตามสายเคเบิลเริ่มใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1931 (2473) เหนือเทือกเขาแอนดิส ในประเทศโคลัมเบีย มีความยาว 47 ไมล์ ใช้ขนส่งข้ามหุบเขาที่ลึกกว่า 4,000 ฟุต ปัจจุบัน

ใช้เคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยว ขนกล้วย แร่ธาตุต่างๆ จากแหล่งผลิตไปยังสถานีขนส่ง หรือใช้ในเขตภูเขาที่มีการแข่งกีฬาฤดูหนาว วิธีการขนส่งคือใช้ที่แขวนติดกับสายและส่งของไปตามสาย

(1) ข้อได้เปรียบ มีดังนี้.-

1. วัตถุประสงค์ เช่น กล้วย ขนส่งไม่เสียหาย สะดวกและรวดเร็ว
2. ลงทุนน้อย ใช้ได้นาน และไม่เสียค่าบำรุงรักษามากนัก
3. ใช้ในเขตภูมิประเทศที่เป็นเทือกเขาสูง ขรุขระ ที่กันดารและผ่านป่าทึบ เช่น ในสวีตเซอร์แลนด์ สวีเดน นอร์เวย์ ฯลฯ
4. ใช้ขนส่งระหว่างเมืองชายฝั่งและเกาะ เพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือสิ่งของ เช่น สิงคโปร์

(2) ข้อเสียเปรียบ มีดังนี้.-

1. บรรทุกได้น้อยถ้าต้องการปริมาณมากๆ ต้องขนส่งหลายเที่ยว
2. เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถ้าสายเคเบิลหลุด กร่อนหรือขาด
3. ก่อสร้างติดตั้งซ่อมบำรุงรักษาได้ยาก
4. ปัจจุบันการติดตั้งมีแนวโน้มต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้น เนื่องจากใช้ความเร็วเพิ่มขึ้น ต้องควบคุมด้วยระบบไฟฟ้าอัตโนมัติ

สหราชอาณาจักร มีบทบาทในการติดตั้งและส่งอุปกรณ์การขนส่งตามสายไปบริการหลายประเทศ เช่น บริษัทเหมืองแร่ของจาเมกา บริษัทแองโกลมา ออร์ พรอปเพอร์ตี้ ในแคนาดา บริษัทซิเมนต์ไนร์แลนด์ บริษัทดาเลน ปอร์ดแลนด์ ซิเมนต์ฟาบริกไนน์อร์เวย์ และบริษัทอะลูมิเนียมแอฟริกาตะวันตก เป็นต้น

## 16.10 ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง

### 16.10.1 ยานพาหนะขนส่งทางบก ที่สำคัญมีดังนี้

(1) รถไฟ ได้แก่ รถจักรไอน้ำ รถดีเซล และรถไฟไฟฟ้า ปัจจุบันพัฒนาความเร็วสูงมาก เช่น รถไฟสายโทไคโดในญี่ปุ่น รถไฟเอพีทีในสหราชอาณาจักร

(2) รถโดยสารระยะทางไกล ได้แก่ รถปรับอากาศที่มีที่นั่งและห้องสุขภัณฑ์และสะดวกสบายมาก นอกจากนี้ยังมีเจ้าหน้าที่คอยบริการอีกด้วย

(3) รถที่ใช้ในเขตชุมชน ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถราง รถไฟใต้ดิน รถส่วนบุคคล

### 16.10.2 ยานพาหนะขนส่งทางน้ำ ที่สำคัญมีดังนี้

(1) เรือโดยสาร ใช้บรรทุกผู้โดยสาร มีอุปกรณ์ให้ความสะดวกสบายเหมือนโรงแรมขนาดใหญ่ ให้บริการในระยะทางไกล ๆ ส่วนระยะทางใกล้ ๆ มีเรือยนต์เรือพายเรือหางยาวไว้บริการ

(2) ไฮโดรฟอย เป็นยานพาหนะที่แล่นได้บนผิวน้ำมีความเร็วกว่าเรือยนต์ปกติ

(3) ไฮเวอร์กราฟท์ เป็นยานพาหนะที่แล่นได้ทั้งบนบกและในน้ำ

(4) เรือบรรทุกสินค้า ใช้บรรทุกสินค้าไปส่งตามเมืองท่าต่าง ๆ มีขนาดใหญ่มากขนาดบรรทุกเครื่องบินได้ครั้งละหลายสิบเครื่อง หรือบรรทุกเครื่องจักรต่าง ๆ

16.10.3 ยานพาหนะขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบินโดยสารของบริษัทการบินต่าง ๆ ซึ่งปรับปรุงพัฒนาไปไกลมาก ใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการบิน เช่น โบอิง 747 เครื่องบินคอนคอร์ด นอกจากนี้ยังมีเฮลิคอปเตอร์ใช้ขนส่งบริการผู้คนออกจากตัวเมืองหรือใช้ในเขตภูเขา

## 16.11 รูปแบบของเส้นทางคมนาคมขนส่งของโลก

การคมนาคมขนส่งของโลกจำแนกได้ 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การคมนาคมขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

### 16.11.1 การคมนาคมขนส่งทางบก มีดังนี้

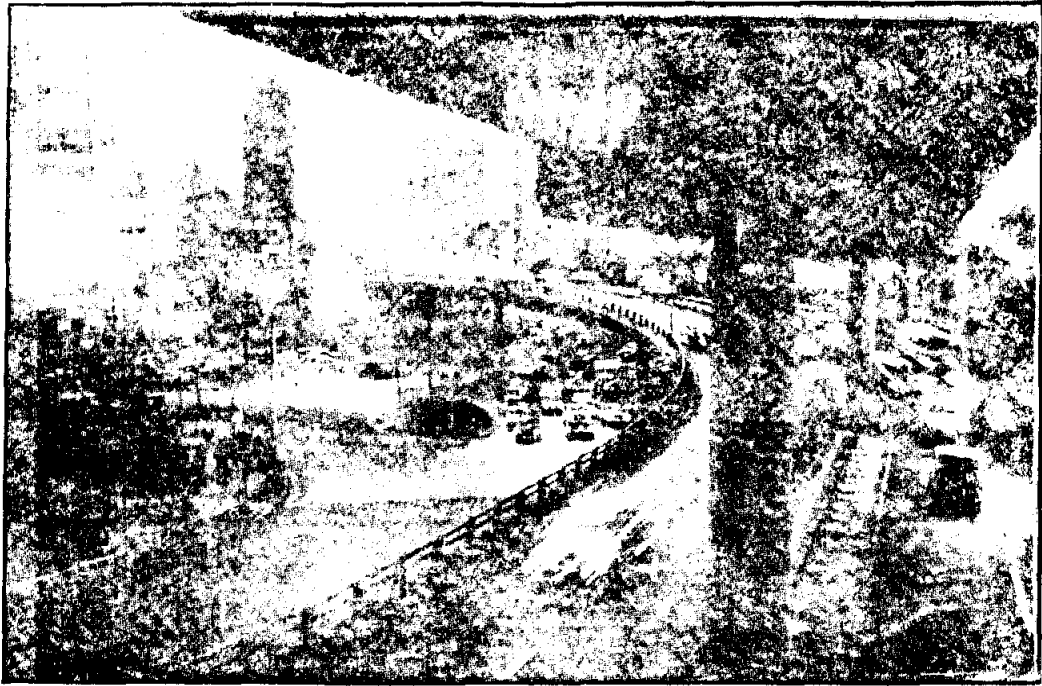
(1) เส้นทางถนนและทางหลวง (Roads and highways) ถนนที่ใช้ขนส่งในภูมิภาคต่าง ๆ จะมีคุณภาพและคงทนถาวรได้นานเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมหลายประการ ได้แก่ ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ ลักษณะเศรษฐกิจและการวางโครงร่างของผังถนน

บริเวณที่มีระบบถนนพัฒนาเจริญก้าวหน้ามากที่สุดในโลก คือ สหรัฐอเมริกา มีถนนประมาณ 1/3 ของโลก (3.3 ล้านไมล์) รองลงมา ได้แก่ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส สหพันธ์ สาธารณรัฐเยอรมัน สหราชอาณาจักร อินเดีย ปากีสถาน สาธารณรัฐแอฟริกาใต้และเขตตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปอเมริกาใต้

ประเทศที่มีถนนหนาแน่น ได้แก่ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร เดนมาร์ก ฝรั่งเศส ไอร์แลนด์ และเบลเยียม



รูป 16.3 ตัวอย่างระบบการขนส่งทางบกที่ทันสมัยในญี่ปุ่น



### ทางหลวงในทวีปต่าง ๆ มีดังนี้

ก. ทวีปอเมริกาเหนือ ได้แก่ ทางหลวงอเมริกา เริ่มจากพรมแดนระหว่างสหรัฐอเมริกา กับแคนาดา ถึงเมืองซานดีเอโก ประเทศซีลี ทางหลวงอลาสกา เป็นทางหลวงยุทธศาสตร์ สร้างผ่านภูเขา ป่า และที่ลุ่ม เชื่อมแคนาดาและอลาสกา ทางหลวงแคนาดาจากเมือง เซนต์จอร์ห์น ถึงเมืองแวนคูเวอร์

ข. ทวีปยุโรป ได้แก่ ทางหลวงยุโรป จากลอนดอนไปถึงสหภาพโซเวียต และจาก สตอกโฮล์ม (สวีเดน) ถึงลิสบอน (โปรตุเกส)

ค. ทวีปเอเชีย ได้แก่ ทางหลวงเอเชียซึ่งสร้างขึ้นเพื่อส่งเสริมการค้าขนานขนส่ง และการเศรษฐกิจระหว่างประเทศเอเชียด้วยกัน เช่น ทางหลวงเอเชียสาย เอ-1 และ ทางหลวงเอเชียสาย เอ-2

สาย A, จากเตหะราน (อิหร่าน) ผ่านอัฟกานิสถาน ปากีสถาน อินเดีย บังกลาเทศ พม่า ไทย กัมพูชาประชาธิปไตย ถึง ไช่ง่อน ในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

สาย A<sub>2</sub> จากเตหะราน ผ่านปากีสถาน อินเดีย เนปาล บังกลาเทศ พม่า ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ต่อไปเกาะชวาผ่านจาการ์ตา และเมืองเดนปาซาร์ที่เกาะบาหลี

#### ข. เส้นทางรถไฟ (Railways)

ทางรถไฟสายแรกเริ่มขึ้นในสหราชอาณาจักร โดยมี ยอร์ช สตีเฟนสัน สร้างรถไฟชื่อ ร็อคเก็ต ขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2372 ต่อมากิจการรถไฟได้แพร่หลายไปทั่วโลก ปัจจุบันทั่วโลกมีทางรถไฟประมาณ 1,200,000 กิโลเมตร (750,000 ไมล์) ประมาณร้อยละ 32 อยู่ในทวีปยุโรปและร้อยละ 37 อยู่ในทวีปอเมริกาเหนือ

บริเวณที่มีการรถไฟหนาแน่นของโลก ได้แก่

- ด้านตะวันออกเฉียงเหนือทวีปอเมริกาเหนือ ในสหรัฐอเมริกามีทางรถไฟยาว 1 กิโลเมตร ต่อเนื้อที่ .15 ตารางกิโลเมตร
- ด้านตะวันตกและตอนกลางทวีปยุโรป โดยเฉพาะเบลเยียมซึ่งมีทางรถไฟหนาแน่นที่สุดในโลก มีทางรถไฟยาว 1 กิโลเมตรต่อเนื้อที่ 6 ตารางกิโลเมตร
- ด้านตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปออสเตรเลีย
- เขตบัมบัสของอาร์เจนตินา เขตเมืองริโอเดอจาเนโร และเซาท์เพาโล ในทวีปอเมริกาใต้

#### (2) ทางรถไฟ

ทางรถไฟในทวีปต่าง ๆ มีดังนี้

ก. ทวีปอเมริกาเหนือ สหรัฐอเมริกามีทางรถไฟยาวที่สุดในโลกประมาณ 419,200 กิโลเมตร (262,000 ไมล์) คิดเป็นร้อยละ 29 ของโลก โดยมีชุมทางใหญ่ที่สุดในโลกอยู่ที่ ชิคาโก (Chicago)

ทางรถไฟที่สำคัญในทวีปอเมริกาเหนือ จำแนกได้ดังนี้

##### 1. สหรัฐอเมริกา ที่สำคัญ ได้แก่

ก. **สายนอร์ทเทิร์น แปซิฟิก (Northern Pacific Railway)** หรือ สายเกรตนอร์ทเทิร์น (Great Northern Railway) จากนิวยอร์ก ผ่านพิตส์เบิร์ก ชิคาโก มิลวอกี ไปถึงเมืองซีแอตเติล และพอร์ตแลนด์

ข. **สายเซนทรัล แปซิฟิก (Central Pacific Railway)** จากนิวยอร์ก ถึงแซนฟรานซิสโก ผ่านทะเลสาบเกรตซอลท์ (Great Salt Lake) มลรัฐยูทาห์

ค. สายยูเนียน แปซิฟิก (Union Pacific Railway) จากนิวยอร์ก ถึงลอสแอนเจลิส ผ่านเมืองซันตาเฟ (Santa Fé)

ง. สายเซาท์เธิร์น แปซิฟิก (Southern Pacific Railway) จากนิวยอร์ก ถึงลอสแอนเจลิส ผ่านเมืองเอลปาโซและแดนซาวเจ้า

จ. สายเซาท์เธิร์น (Southern Railway) จากนิวยอร์กผ่านฟิลาเดลเฟีย และเขตปลูกยาสูบไปทางใต้จนถึงนิวยอร์ก

ฉ. สายนิวยอร์ก เซนทรัล (New York Central) จากนิวยอร์กถึงเมืองบัฟฟาโล และชิคาโก

ช. สายอิลลินอยส์ เซนทรัล (Illinois Central Railway) จากเมืองชิคาโกถึงเมืองนิวยอร์ก

## 2. แคนาดา

ก. สายแคนาเดียน แปซิฟิก (Canadian Pacific Railway) หรือ C.P.R. จากแอติฟแฟกซ์ และเซนต์จอห์น ถึงเมืองแวนคูเวอร์

ข. สายแคนาเดียน เนชั่นแนล (Canadian National Railway) จากแอติฟแฟกซ์ ถึงเมืองพรินซ์จอร์จ และมีสายแยกผ่านหุบเขาเฟรเซอร์ไปถึงเมืองแวนคูเวอร์

ข. ทวีปยุโรป ทางรถไฟมีลักษณะแผ่กระจาย ออกจากศูนย์กลางเมืองใหญ่ ๆ ไปสู่แหล่งอุตสาหกรรม ศูนย์กลางการค้าและพรมแดนระหว่างประเทศ ทางรถไฟสายข้ามทวีปยุโรปได้แก่

1. สายปารีส เบอร์ลิน และมอสโก
2. สายเบอร์ลิน เวียนนา และอิสตันบูล
3. สายปารีส มิลาน บรินดิชิ

ทางรถไฟที่ผ่านภูเขาจะมีอุโมงค์หรือช่องเขาให้รถไฟผ่านไปได้ เช่น อุโมงค์ซิมพลอน ซึ่งยาวที่สุดในโลก เชื่อมเมืองบริก ในสวิตเซอร์แลนด์ และเมืองอิตาลีในอิตาลี

ก. ทวีปเอเชีย มีเส้นทางรถไฟติดต่อกันได้น้อยนอกจากไทยกับมาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีนกับสหภาพโซเวียต

1. อินเดีย มีทางรถไฟยาวที่สุดในทวีปเอเชีย เป็นที่ 4 ของโลก
2. ญี่ปุ่น มีทางรถไฟหนาแน่นที่สุดในทวีปเอเชีย นอกจากนี้ยังสร้างทางรถไฟลอยฟ้า ใช้ขนส่งผู้โดยสารได้รวดเร็วมาก

3. ทางรถไฟสายทรานส์ไซบีเรีย (Trans Siberian Line) เชื่อมระหว่างมอสโกถึง วลาดิวอสต็อก บนฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก นับว่าสหภาพโซเวียตมีทางรถไฟยาวเป็นที่ 2 รองจากสหรัฐอเมริกา

ง. ทวีปอเมริกาใต้ มีทางรถไฟหนาแน่นในประเทศอาร์เจนตินา อุรุกวัย และใน เขตกาแพของบราซิล นอกจากนี้มีทางรถไฟสายสั้น ๆ ศูนย์ชุมทางรถไฟของทวีปอเมริกาใต้อยู่ที่ เมืองบัวโนสไอเรส

จ. ทวีปออสเตรเลีย มีหนาแน่นในภาคตะวันออกเฉียงใต้ และภาคใต้ นอกจากนี้มี ทางรถไฟสายอินเดียแปซิฟิก (Indian Pacific Railway) จากซิดนีย์ ถึงเมืองเพิร์ธ รัฐออสเตรเลีย- ตะวันตก มีระยะทางประมาณ 3,200 กิโลเมตร (2,000 ไมล์)

ฉ. ทวีปแอฟริกา มีระบบทางรถไฟหนาแน่นในสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ นอกจากนี้ เป็นทางรถไฟสายสั้น ๆ ส่วนทางรถไฟข้ามทวีประหว่างแอฟริกาใต้ กับอียิปต์ คือ เส้นทาง เคปไคโร (Cape to Cairo Route) ซึ่งใช้ได้แล้วประมาณ 2/3 ของเส้นทางทั้งหมด

#### 16.11.2 การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จำแนกได้ 2 ประเภท คือ ทางแม่น้ำลำคลอง หรือทางน้ำภายในทวีป และทาง ทะเลมหาสมุทร หรือทางน้ำระหว่างประเทศและทวีป

(1) การขนส่งทางน้ำภายในทวีป (Inland Waterways) หมายถึงการขนส่งทาง แม่น้ำลำคลองและทะเลสาบที่อยู่ในทวีปทั่วไปของทวีปต่าง ๆ ทั่วโลก ส่วนใหญ่ใช้ติดต่อ ภายในประเทศ

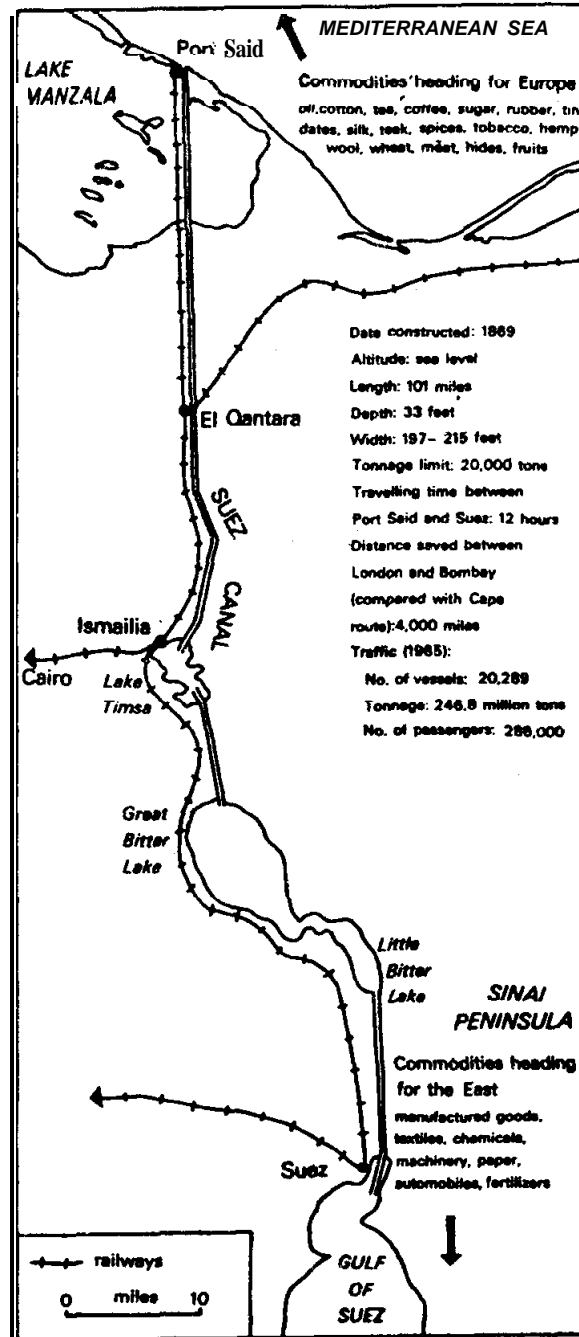
บริเวณที่มีการใช้ทางน้ำภายในประเทศหนาแน่น มีดังนี้

1. ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปอเมริกาเหนือ
2. ภาคตะวันตกและภาคใต้ของทวีปยุโรป
3. ภาคตะวันออกเฉียงใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน
4. สหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต ในยุโรป

ก. ทวีปอเมริกาเหนือ นับว่ามีระบบการขนส่งทางน้ำดีที่สุดในโลก มีการคมนาคม ขนส่งทางน้ำภายใน สำคัญ 3 ทาง คือ

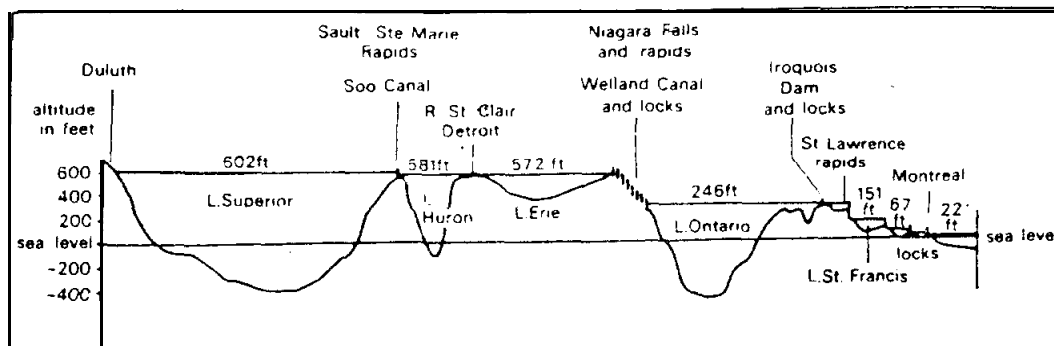
1. ลุ่มแม่น้ำมิสซิสซิปปี มีแม่น้ำมิสซิสซิปปี ยาวที่สุดของทวีปอเมริกาเหนือมี ความยาว 3,779 กิโลเมตร (2,348 ไมล์) โดยมีเมืองนิวออลีนส์เป็นเมืองท่าปากแม่น้ำ แม่น้ำสายนี้มีความกว้างมากใช้เดินเรือได้ดีแต่มีอุปสรรคบ้าง อยู่ห่างไกลบริเวณอุตสาหกรรม รอบ ๆ และทะเลสาบทั้งห้า ดันเขื่อนบริเวณต้นน้ำและคดเคี้ยวมากทำให้การขนส่งล่าช้า

รูป 16.4 การขนส่งผ่านคลองสุเอซ



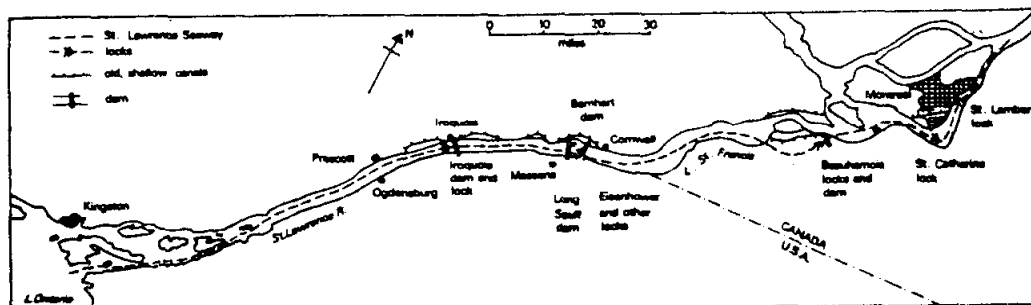
ที่มา : Goh Cheng Leong Human and Economic Geography หน้า 529

รูป 16.5 โครงสร้างการติดต่อทางน้ำระหว่างเซนต์ลอเรนซ์กับทะเลสาบทั้งห้า ซึ่งมีระดับน้ำแตกต่างกัน ดังภาพ



ที่มา Goh Cheng Leong. *Human and Economic Geography* หน้า 524

รูป 16.6 การขนส่งทางทะเลที่อาศัยแม่น้ำเซนต์ลอเรนซ์ เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างทะเลสาบทั้งห้า กับมหาสมุทรแอตแลนติก บางแห่งมีเขื่อนกั้นเพื่อปรับระดับของน้ำ



ที่มา : Goh Cheng Leong. *Human and Economic Geography* หน้า 525

แม่น้ำมิสซิสซิปปีมีสาขาต่าง ๆ และลำคลองเชื่อมทำให้การขนส่งขยายเขตกว้างขวางขึ้น เช่น คลองชิคาโกซานิทารี และชิคาแนล ช่วยเชื่อมทะเลสาบมิชิแกน กับแม่น้ำอิลลินอยส์ นอกจากนี้ยังมีแม่น้ำมิสซูรีที่ไหลลงสู่มแม่น้ำมิสซิสซิปปีรวมความยาว 3,726 กิโลเมตร (2,315 ไมล์)

2. ทางหุบเขาแม่น้ำเซนต์ลอเรนซ์การคมนาคมขนส่งสายน้ำอาศัยเส้นทางทะเลสาบทั้งห้าร่วมกับแม่น้ำเซนต์ลอเรนซ์ ช่วยให้สามารถขนส่งจากทะเลสาบซูพีเรียไปสู่มหาสมุทรแอตแลนติกได้ และเป็นเส้นทางที่ผ่านย่านอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลสาบทั้งห้าของสหรัฐอเมริกา และ แคนาดา นับว่าเป็นน่านน้ำภายในที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งมีเรือเดินทางเข้าไปถึง 3,760 กิโลเมตร (2,337 ไมล์)

3. ทางหุบเขาลุ่มแม่น้ำโมฮ็อก เส้นทางนี้มีคลองนิวยอร์ก สเตทบาร์จ (New York State Barge Canal) เชื่อมระหว่างทะเลสาบอีรี ที่เมืองบัฟฟาโล กับเมืองทรอยบนฝั่งแม่น้ำฮัดสัน ซึ่งต่อกับแม่น้ำโมฮ็อก รวมระยะทางยาว 808 กิโลเมตร (502 ไมล์) และมาเชื่อมกับเมืองทำนิวยอร์กที่อยู่บนฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก

**ข. ทวีปอเมริกาใต้** เส้นทางคมนาคมขนส่งของทวีปนี้มี แม่น้ำแอมะซอน ยาว 6,296 กิโลเมตร ( 3,912 ไมล์) ซึ่งเป็นแม่น้ำที่กว้างใหญ่ที่สุดในโลก มีเรือเดินสมุทรแล่นได้ถึงเมืองยานอสในประเทศบราซิล ซึ่งอยู่ห่างปากแม่น้ำถึง 1,500 กิโลเมตร ( 932 ไมล์) และเรือขนาดเล็กแล่นไปได้ถึงเมืองอิกวิทอส ของประเทศเปรู

**ค. ทวีปยุโรป** มีการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในทวีปหนาแน่นกว่าทวีปอื่น ๆ ทั้งหมด เพราะเป็นทวีปเล็กและระบบการไหลของแม่น้ำส่วนมากไหลผ่านที่ราบ ไม่มีเกาะแก่งขวางลำน้ำ และมีปริมาณน้ำสม่ำเสมอเกือบตลอดทั้งปี โดยได้รับฝนในฤดูร้อนและได้รับน้ำจากหิมะละลายในฤดูใบไม้ผลิ แม่น้ำลำคลองสำคัญในทวีปยุโรป มีดังนี้

1. แม่น้ำไรน์ ได้ชื่อว่าเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศ (International River) ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจที่สุดของโลก เพราะไหลผ่านประเทศต่าง ๆ ถึง 4 ประเทศ ได้แก่ สวิตเซอร์แลนด์ ฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน และเนเธอร์แลนด์ ซึ่งไหลผ่านดินแดนอุตสาหกรรมและถ่านหินใช้ขนส่งถ่านหินตามแม่น้ำสายนี้จนได้รับสมญาว่า “แม่น้ำถ่านหิน” (Coal River) แม่น้ำนี้มีความยาว 1,312 กิโลเมตร ( 820 ไมล์)

2. แม่น้ำดานูบ (Danube) เป็นแม่น้ำนานาชาติที่ยาวที่สุดในโลก ยาว 2,843 กิโลเมตร ( 1,766 ไมล์) รองจากแม่น้ำไวลกา ไหลลงสู่ทะเลดำซึ่งเป็นทะเลภายใน

## คลองที่สำคัญในทวีปยุโรป มีดังนี้

1. คลองมิตเตลลันด์ (Mittelland Canal) เชื่อมแม่น้ำเอมส์ เวเซอร์ กับเอลเบ ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ถึงนครเบอร์ลิน

2. คลองดอร์ทมุนด์-เอมส์ (Dortmund-Ems Canal) เชื่อมแม่น้ำรุห์กับเอมส์ ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน คลองนี้ยาวไปถึงทะเลเหนือใกล้เมืองเอ็มเดิน (Emden)

3. คลองอัลเบิร์ต (Albert Canal) เชื่อมเมืองลิเอจบนแม่น้ำเมอส กับเมืองอันทเวิร์ป ซึ่งตั้งอยู่ปากแม่น้ำสเกลต์ในเบลเยียม

4. คลองมิดิ (Midi Canal) เชื่อมแม่น้ำการอนน์ กับ อ่าวลียงในฝรั่งเศส

5. คลองคีล (Kiel Canal) เชื่อมทะเลบอลติก กับ ทะเลเหนือในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน จากเมืองคีลถึงเมืองบรุนซบุงทะเลคูกปากแม่น้ำเอลเบ

อื่น ๆ ได้แก่ คลองโกตา ในสวีเดน คลองแมนเชสเตอร์ในสหราชอาณาจักร

ทางน้ำในสหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต ได้แก่

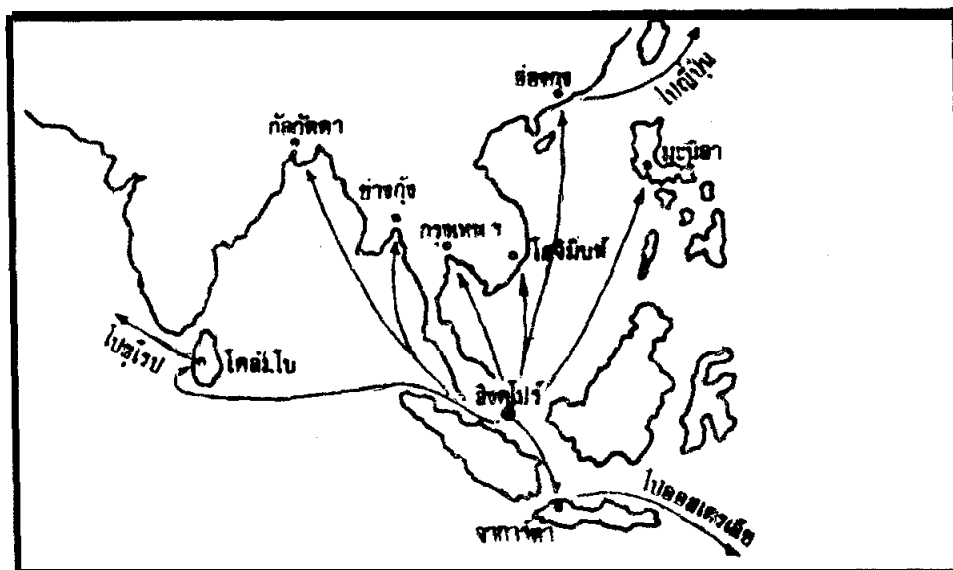
แม่น้ำโวลกา (Volga) เป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในทวีปยุโรปมีความยาว 3,688 กิโลเมตร ( 2,291 ไมล์) ไหลลงทะเลแคสเปียนใกล้เมืองอัสรากานไม่ค่อยมีความสำคัญทางเศรษฐกิจมากนัก เพราะอยู่ไกลเขตอุตสาหกรรมและแร่ธาตุ แต่มีความสำคัญในด้านการประมง

รูป 16.7 การคมนาคมขนส่งทางน้ำในเขตทะเลสาบทั้งห้าในทวีปอเมริกาเหนือ





รูป 16.8 การคมนาคมขนส่งทางน้ำในทวีปเอเชีย



ง. ทวีปเอเชีย มีแม่น้ำสายใหญ่ ๆ หลายสายใช้เป็นเส้นทางติดต่อที่สำคัญ มีดังนี้  
แม่น้ำแยงซีเกียง มีความยาวและสำคัญที่สุดในทวีปเอเชีย ยาว 5,797 กิโลเมตร ( 3,602 ไมล์) ซึ่งเป็นแม่น้ำสายใหญ่ ร่องน้ำลึก ไหลผ่านเขตเกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เรือเดินสมุทรแล่นได้ถึงเมือง เชียงไฮ้ นานกิง และฮั่นเค้า ซึ่งอยู่ห่างจากฝรั่งเศสถึง 942 กิโลเมตร ( 585 ไมล์)

แม่น้ำฮวงโหและแม่น้ำซีเกียง ใช้เดินเรือได้ในช่วงตอนปลายของลำน้ำ คลองจักรพรรดิ (Grand Canal) เชื่อมเมืองฮางเจาบนแม่น้ำแยงซีเกียง กับเมืองเทียนสินบนแม่น้ำไป่ (Pai) คลองนี้ยาวประมาณ 1,600 กิโลเมตร ( 1,000 ไมล์)

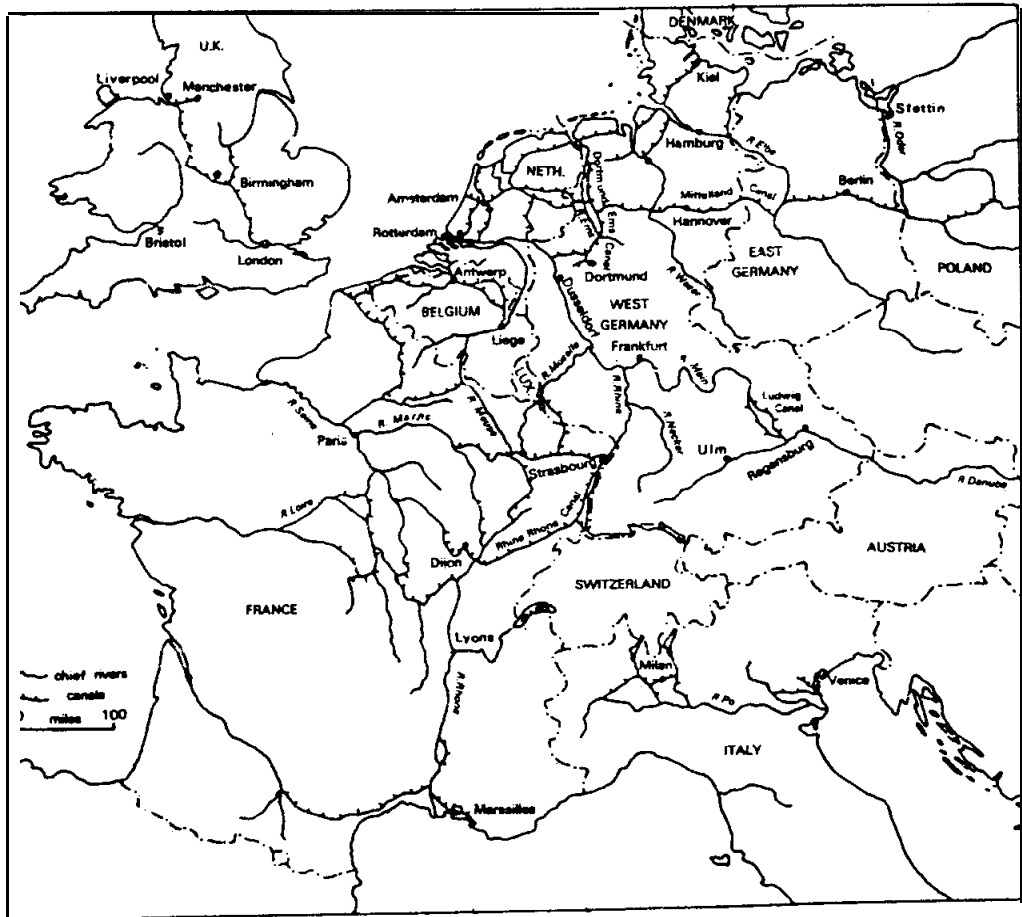
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแม่น้ำที่ใช้ขนส่งทางน้ำ ดังนี้

แม่น้ำโขง ยาว 4,023 กิโลเมตร ( 2,500 ไมล์) เป็นแม่น้ำนานาชาติ ไหลผ่านพรมแดนพม่ากับลาว ไทยกับลาว ลงสู่ทะเลจีนใต้ที่เมืองไซ่ง่อน (โฮจิมินห์ซิตี้)

แม่น้ำเจ้าพระยา ยาว 258 กิโลเมตร ( 160 ไมล์) ไหลผ่านที่ราบตอนกลางของราชอาณาจักรไทย ลงสู่อ่าวไทย

แม่น้ำอิรวดี ยาว 2,101 กิโลเมตร ( 1,306 ไมล์) ไหลผ่านตอนกลางประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า ลงสู่อ่าวเมาะตะมะ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอ่าวเบงกอล  
แม่น้ำแดง ไหลลงสู่อ่าวตังเกี๋ยในเวียดนามตอนเหนือ

รูป 16.9 การขนส่งทางน้ำภายในของทวีปยุโรป



ที่มา : Goh Cheng Leong. **Human and Economic Geography**. หน้า 522.

เอเชียใต้ ที่สำคัญ ได้แก่  
 แม่น้ำคงคา ยาว 2,505 กิโลเมตร ( 1,557 ไมล์ ) ไหลผ่านที่ราบใหญ่ของอินเดีย  
 และบังกลาเทศ ลงสู่อ่าวเบงกอล  
 แม่น้ำสินธุ ยาว 2,896 กิโลเมตร ( 1,800 ไมล์ ) ไหลผ่านอินเดีย และ สาธารณ  
 รัฐอิสลาม ปากีสถาน ลงสู่ทะเลอาหรับ  
 ส่วนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแม่น้ำ ชัตอัลอาหรับ แม่น้ำไทกริสและยูเฟรติส ไหลลง  
 สู่อ่าวเปอร์เซีย

**จ. ทวีปแอฟริกา** แม่น้ำในทวีปแอฟริกามีหลายสาย เช่น แม่น้ำคองโก แม่น้ำไนล์ และแม่น้ำไนเจอร์ แต่ใช้ประโยชน์ในการคมนาคมขนส่งได้น้อย เพราะมีน้ำตกหรือน้ำโจน กั้นขวางในเขตที่ราบสูงหลายแห่ง เช่น แม่น้ำไนล์มีน้ำโจนกั้นอยู่ถึง 6 แห่ง ทำให้เป็นอุปสรรคในการเล่นเรือจากประเทศชูดานไปออกปากแม่น้ำไนล์

แม่น้ำไนล์ ยาว 6,689 กิโลเมตร ( 4,157 ไมล์) นับเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในโลก ใช้เดินเรือได้ดี เฉพาะบริเวณที่แม่น้ำไหลผ่านพื้นที่ราบตั้งแต่เขื่อนอัสวานถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

แม่น้ำคองโก หรือ แม่น้ำซาอีร์ ยาว 4,373 กิโลเมตร ( 2,716 ไมล์) ใช้ขนส่งได้น้อย น้ำไหลแรงเหมาะแก่การพัฒนาไฟฟ้าพลังน้ำ

นอกจากนี้มีการขนส่งในทะเลสาบตันกันยิกา ทะเลสาบยาซา และทะเลสาบวิกตอเรีย

**ฉ. ทวีปออสเตรเลีย** แม่น้ำลำคลองที่ใช้ขนส่งในทวีปนี้มีความสำคัญน้อยมาก เพราะเป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ ร่องน้ำตื้นและระดับน้ำไม่สม่ำเสมอตลอดปี

แม่น้ำเมอร์เรย์-ดาร์ลิ่ง ยาว 2,589 กิโลเมตร ( 1,609 ไมล์) เรือใหญ่แล่นเข้าไปไม่ได้ นอกจากเรือเล็กซึ่งในฤดูฝนจะแล่นไปได้ถึงเมืองอัลเบอร์รี

แม่น้ำเมอร์รัมบิดจี ใช้เดินเรือได้บ้างโดยเฉพาะเรือเล็ก ๆ เป็นสาขาของแม่น้ำเมอร์เรย์

**(2) การคมนาคมขนส่งทางทะเลและมหาสมุทร หรือการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ และระหว่างทวีป**

การคมนาคมขนส่งทางทะเลและมหาสมุทรจำเป็นต้องอาศัยเมืองท่า (Port หรือ Seaports) ซึ่งใช้เป็นที่รับส่งสินค้าและผู้โดยสาร เดิมสมัยยังเชื่อเพลิงและซ่อมเรือที่มาจอดแวะ

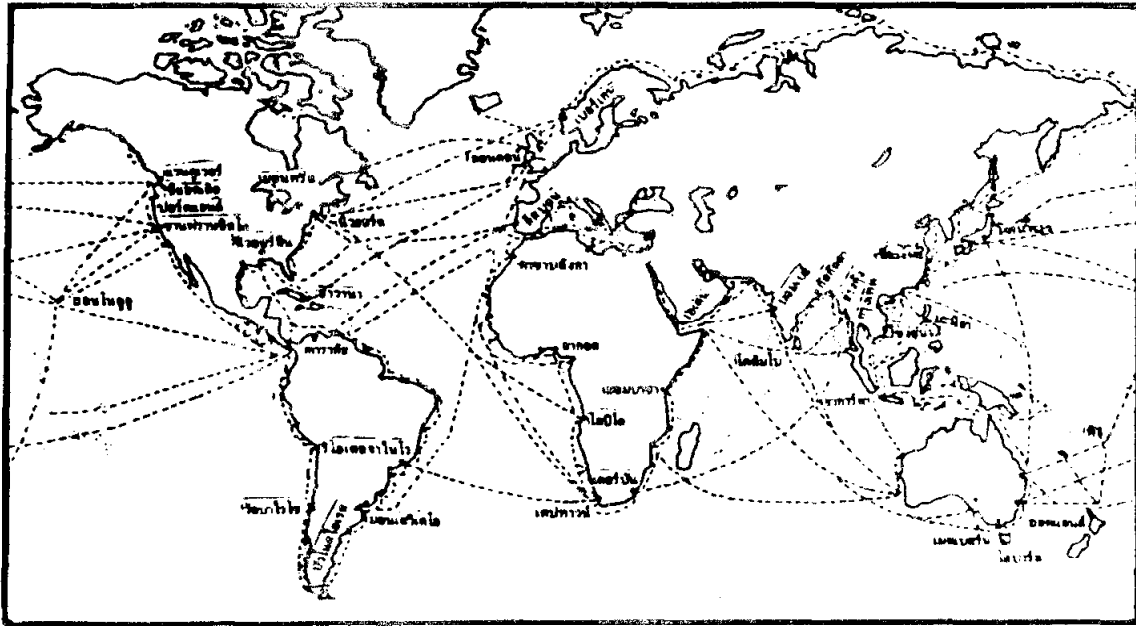
เมืองท่าที่ดีต้องอาศัยท่าเรือ<sup>1</sup> (Harbour) และดินแดนเบื้องหลังเมืองท่า<sup>2</sup> (Hinterland) โดยมีการปรับปรุงกิจการของท่าเรือเพื่อบริการด้านต่าง ๆ ดังนี้ -

1 หมายถึง บริเวณที่เรือเข้ามาจอดเทียบเพื่อลำเลียงสินค้าหรือผู้โดยสาร เดิมเชื่อเพลิงและสมัยท่าเรือที่ดีต้องมีที่ราบชายฝั่งกว้างขวาง ร่องน้ำลึก มีที่กำบังคลื่นลมที่ดี มีที่พักเก็บสินค้าขนาดใหญ่ และเครื่องมือขนถ่ายสินค้าครบถ้วน ตลอดจนมีถนนและทางรถไฟช่วยลำเลียงขนถ่ายสินค้าได้สะดวก รวดเร็วด้วย

2 หมายถึง บริเวณภายในที่อาศัยเมืองท่าเป็นเส้นทางขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารเข้าออกเป็นเขตอุตสาหกรรมบริเวณกว้างขวาง มีความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ เช่น คาบสมุทรกลายเป็นดินแดนเบื้องหลังเมืองท่าของสิงคโปร์ ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นดินแดนเบื้องหลังเมืองท่าของกรุงเทพฯ

(เส้นทางเดินเรือประกอบด้วย เส้นทางสายใหญ่และสาขา การเดินเรือตามเส้นล็อกโซโดรม (Loxodrome) หรือเส้นเกลียว หรือเส้นรัมบ์ไลน์ (Rhumb-line) ซึ่งมีค่ามุมคงที่ และเส้นวงกลมใหญ่ซึ่งเป็นระยะทางที่สั้นที่สุดบนพื้นโลก)

รูป 16.10 เส้นทางการค้าและเมืองท่าสำคัญของโลก



1. ปรับปรุงขยายสร้างที่จอดเรือให้พอกับจำนวนเรือสินค้าที่มาขอรับบริการ
2. ปรับปรุงช่องเดินเรือให้เรือขนาดใหญ่เข้าจอดเทียบท่าได้ โดยมีร่องน้ำลึก
3. บริการเรือนำร่อง หรือเรือลากจูงเพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นเข้าเทียบท่าได้สะดวก
4. เตรียมจัดหาอุปกรณ์เครื่องใช้เพื่อขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ
5. บริการจัดสร้างโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่เพื่อไว้บริการให้พอเพียง
6. จัดอยู่จอดเรือเปิด (Tidal Docks) ซึ่งมีที่เทียบเรือล้อมรอบและมีทางเปิดไปยังทะเลได้ และระดับน้ำจะเปลี่ยนไปตามระดับน้ำขึ้นน้ำลงได้
7. จัดอยู่จอดเรือปิด (Enclosed Docks) ซึ่งมีประตูน้ำ (Docks) หลายแห่งเพื่อให้เรือแล่นเข้าและออกจากอยู่ได้ตลอดเวลา
8. จัดอยู่ซ่อมเรือทั้งอยู่แห้ง (Dry Docks) และอยู่ลอย (Floating Docks)
  - อยู่แห้งเป็นอยู่สำหรับซ่อมเรือทาสี ส่วนของเรือที่อยู่ต่ำกว่าระดับน้ำโดยใช้วิธีสูบน้ำออก
  - อยู่ลอย มีเครื่องสำหรับยกเรือให้สูงพ้นระดับน้ำ เครื่องมือประกอบด้วยถังกลางขนาดใหญ่ เมื่อน้ำถึงจะจมลง และเรือแล่นเข้าไปได้ ต่อจากนั้นสูบน้ำออกถึงจะลอยและยกเรือให้พ้นระดับน้ำ

9. บริการความปลอดภัยของเรือที่แล่นเข้าออกจากท่าเรือ เช่น บริเวณร่องน้ำ มีการวางทุ่นให้เห็นเด่นชัด มีอาคารแสดงเขตน้ำตื้น หินโสโครก ป้องกันเรือเกยตื้น ฯลฯ เมืองท่ามี 3 ประเภท คือ

1. เมืองท่าพาณิชย์ (Commercial Ports)
2. เมืองท่าประมง (Fishing Ports)
3. เมืองท่าฐานทัพเรือ (Naval Ports)

1. เมืองท่าพาณิชย์ หมายถึงเมืองท่าที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจำแนกเป็น

ก. เมืองท่าชุมทาง (Enterpot Ports) เป็นศูนย์กลางรับส่งสินค้าและผู้โดยสารให้กับเมืองท่าที่อยู่ใกล้เคียง

ข. เมืองท่าระหว่างทาง (Ports of Call) เป็นเมืองท่าที่ตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือผ่านและมีเรือมาจอดรับ-ส่งสินค้า และผู้โดยสาร เช่น กรุงเทพฯ มะนิลา บอมเบย์ ฯลฯ

ค. เมืองท่าปลายทาง (Terminal Ports) เป็นเมืองท่าที่อยู่ปลายทางของเรือสินค้าช่วยรับ-ส่งสินค้าและทำหน้าที่เป็นสถานีปลายทาง เช่น ลอนดอน นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก ฯลฯ

ง. เมืองท่าเสรี (Free Ports) เป็นเมืองท่าที่ไม่ต้องเสียภาษี นอกจากจะนำสินค้าออกจากเขตเสรีเข้าไปในเมืองต้องเสียภาษี

เรือเดินสมุทรจำแนกเป็น เรือพาณิชย์ เรือโดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือเล็ก เรือบรรทุกไม้ ฯลฯ

2. เมืองท่าประมง หมายถึงเมืองที่อยู่ในเขตที่มีการประมงหนาแน่น มีท่าเทียบเรือประมงและสะพานปลาเพื่อขายปลาที่จับได้ ต้องมีขนาดใหญ่พอที่จะให้เรือประมงขนาดต่าง ๆ จนถึงเรือลากปลาวาฬเข้าเทียบท่าจอดได้

3. เมืองท่าฐานทัพเรือ หมายถึงเมืองที่เป็นท่าเรือเพื่อใช้ในกิจการทหาร โดยมีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อจอดเรือรบ เรือบรรทุกเครื่องบิน เรือตรวจชายฝั่ง เรือดำน้ำ ฯลฯ

นับว่าเมืองท่าดังกล่าวมีความสำคัญต่อการเดินเรือทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศทั่วโลก

## 16.12 การคมนาคมขนส่งทางทะเลและมหาสมุทร

มีเส้นทางเดินเรือ ดังนี้

ก. เส้นทางเดินเรือในมหาสมุทรแอตแลนติก แบ่งเป็น 2 ตอน คือ แอตแลนติกเหนือ

และแอตแลนติกใต้ ปรากฏว่าเส้นทางเดินเรือสายแอตแลนติกเหนือหนาแน่นมากที่สุด เพราะเส้นทางสายนี้เชื่อมเขตที่มีประชากรหนาแน่นและมีความเจริญทางเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมมาก คือ ระหว่างภาคตะวันออกของทวีปอเมริกาเหนือกับยุโรปเหนือ เมืองที่สำคัญในทวีปอเมริกาเหนือ ได้แก่ นิวยอร์ก บอสตัน ฟิลาเดลเฟีย มอนตรีออล ควีเบก บัลติมอร์ แฮลิแฟกซ์ และเซนต์จอร์จส์ ส่วนยุโรปตะวันตกและยุโรปเหนือ ได้แก่ ลอนดอน อันต์เวิร์ป เลออาฟเวอระ รอตเตอร์ดัม ฮัมบูร์ก ออสโล และโคเปนเฮเกน

เส้นทางเดินเรือในมหาสมุทรแอตแลนติกใต้ ระหว่างทวีปอเมริกาใต้ กับทวีปยุโรปทั่วไป และระหว่างทวีปอเมริกาเหนือกับทวีปอเมริกาใต้ มีความหนาแน่นน้อยกว่าแอตแลนติกเหนือ เมืองที่สำคัญในทวีปอเมริกาใต้ ได้แก่ ริโอเดอจาเนโร และบัวโนสไอเรส

ข. เส้นทางเดินเรือในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและมหาสมุทรอินเดีย เป็นเส้นทางติดต่อมาตั้งแต่สมัยโบราณ และมีความสำคัญยิ่งขึ้น เมื่อมีการเปิดใช้คลองสุเอซ ในปี พ.ศ. 2412 เพราะช่วยย่นระยะทางระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียได้มาก เส้นทางนี้ต่อเนื่องไปถึงออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ด้วย เพราะมีระยะทางสั้นกว่าเส้นทางผ่านแหลมกู๊ดโฮปถึง 1,610 กิโลเมตร ( 1,000 ไมล์) เมืองที่สำคัญ ได้แก่ มาร์เซย์ เจนัว เนเปิลส์ ปอร์ตเสด สุเอซ เอเดน การราจี บอมเบย์ โคลัมโบ กัลกัตตา เพิร์ธ สิงคโปร์ เมลเบิร์น โฮบาร์ต เวลลิงตัน ฯลฯ

ค. เส้นทางเดินเรือในมหาสมุทรแปซิฟิก แบ่งเป็นสายย่อย ดังนี้

- เส้นทางเชื่อมฝั่งแปซิฟิกของทวีปอเมริกาเหนือ อเมริกาใต้กับทวีปยุโรป เส้นทางสายนี้ผ่านคลองปานามา ใช้ขนส่งสินค้าจากด้านตะวันตกของทวีปอเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้มาสู่ยุโรปได้ และสินค้าจากทวีปยุโรปก็ส่งไปขายในเขตดังกล่าวได้ เมืองที่สำคัญในทวีปอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้ด้านตะวันตก ได้แก่ แวนคูเวอร์ ซีแอตเติล ปอร์ตแลนด์ ซานฟรานซิสโก วัลปาไรโซ

- เส้นทางเชื่อมตะวันตกของทวีปอเมริกาเหนือ อเมริกากลางและยุโรป เป็นเส้นทางติดต่อภายในประเทศและระหว่างประเทศโดยใช้คลองปานามาช่วยย่นระยะทางด้วย

- เส้นทางเชื่อมระหว่างทวีปอเมริกาเหนือ อเมริกาใต้กับทวีปเอเชีย และโอเชียเนีย เป็นเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก แบ่งเป็น

1. เส้นทางจากซานฟรานและซีแอตเติล ข้ามมหาสมุทรไปตามแนววงกลมใหญ่ ถึงโยโกฮาม่า มะนิลา ฮองกง และสิงคโปร์

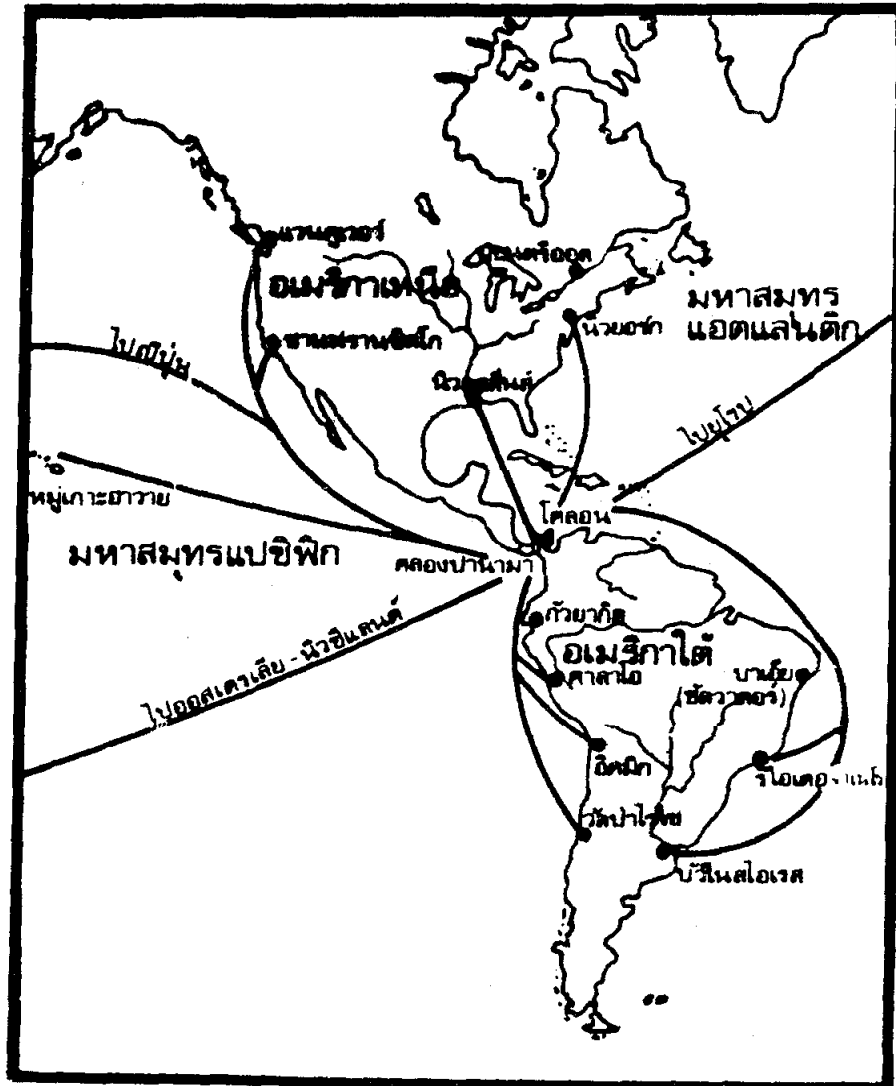
2. เส้นทางผ่านเมืองโฮโนลูลู ไปฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย หมู่เกาะในมหาสมุทร

แปซิฟิก และชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปออสเตรเลีย

3. เส้นทางระหว่างทวีปอเมริกาเหนือฝั่งตะวันออกและยุโรปผ่านคลองปานามา ไปยังเอเชียเนีย นับว่าช่วยย่นระยะทางจากนิวยอร์ก ไปซิดนีย์ให้สั้นกว่าเส้นทางอื่น

ง. เส้นทางเดินเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮป ใช้ติดต่อระหว่างยุโรปตะวันตกกับภาคตะวันตกของทวีปแอฟริกาและต่อไปถึงทวีปออสเตรเลียได้

รูป 16.11 การคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างทวีปอเมริกาเหนือ-ทวีปอเมริกาใต้



จ. เส้นทางสายทะเลแคริบเบียนกับอ่าวเม็กซิโก เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างเมืองท่าในอ่าวเม็กซิโก ของสหรัฐอเมริกา กับเมืองท่าของประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มละตินอเมริกา

ฉ. เส้นทางระหว่างภาคตะวันออกของทวีปอเมริกาเหนือ กับประเทศในอ่าวเม็กซิโกและทะเลแคริบเบียน เป็นการเดินเรือสินค้าและเรือโดยสารที่กำหนดเส้นทางเดินเรือที่แน่นอน ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กใช้รับส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ

### 16.13 การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศเป็นวิธีการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ ทั้งหมด เพราะเครื่องบินสามารถเดินทางไปได้ในระยะทางไกล ๆ โดยใช้เวลาไม่มากนัก

อุปสรรคสำคัญของการคมนาคมขนส่งทางอากาศ คือ ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ปัจจุบันถึงเหมาะแก่การใช้ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่จำเป็นเท่านั้น

การคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกมีดังนี้

1. ทวีปอเมริกาเหนือ สหรัฐอเมริกามีการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศหนาแน่นกว่าประเทศอื่น ๆ ทั้งหมด เพราะมีประชากรหนาแน่นและมีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ เมืองท่าอากาศยานสำคัญในทวีปอเมริกาเหนือ ได้แก่ นิวยอร์ก วอชิงตัน ชิคาโก ลอสแอนเจลิส ไมอามี นิวออร์ลีนส์ ซานฟรานซิสโก ซีแอตเติล มินนิแอปโพลิส สายการบินระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ แพน แอม (PAN AM)

2. ทวีปยุโรป ส่วนมากมีการติดต่อกับทวีปอื่น ๆ ทั่วโลก และจะมีสายการบินของตนเองสำหรับบินระหว่างประเทศ เช่น Air France ของฝรั่งเศส Swiss Air ของสวิตเซอร์แลนด์ Sabena ของเบลเยียม B.O.A.C. ของสหราชอาณาจักร Aeroflot ของสหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต Lufthansa ของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ฯลฯ

เมืองท่าอากาศยานสำคัญ ได้แก่ ลอนดอน ปารีส ออสโล แอมสเตอร์ดัม ฟรังเฟิร์ต เจนีวา โรมและเอเธนส์

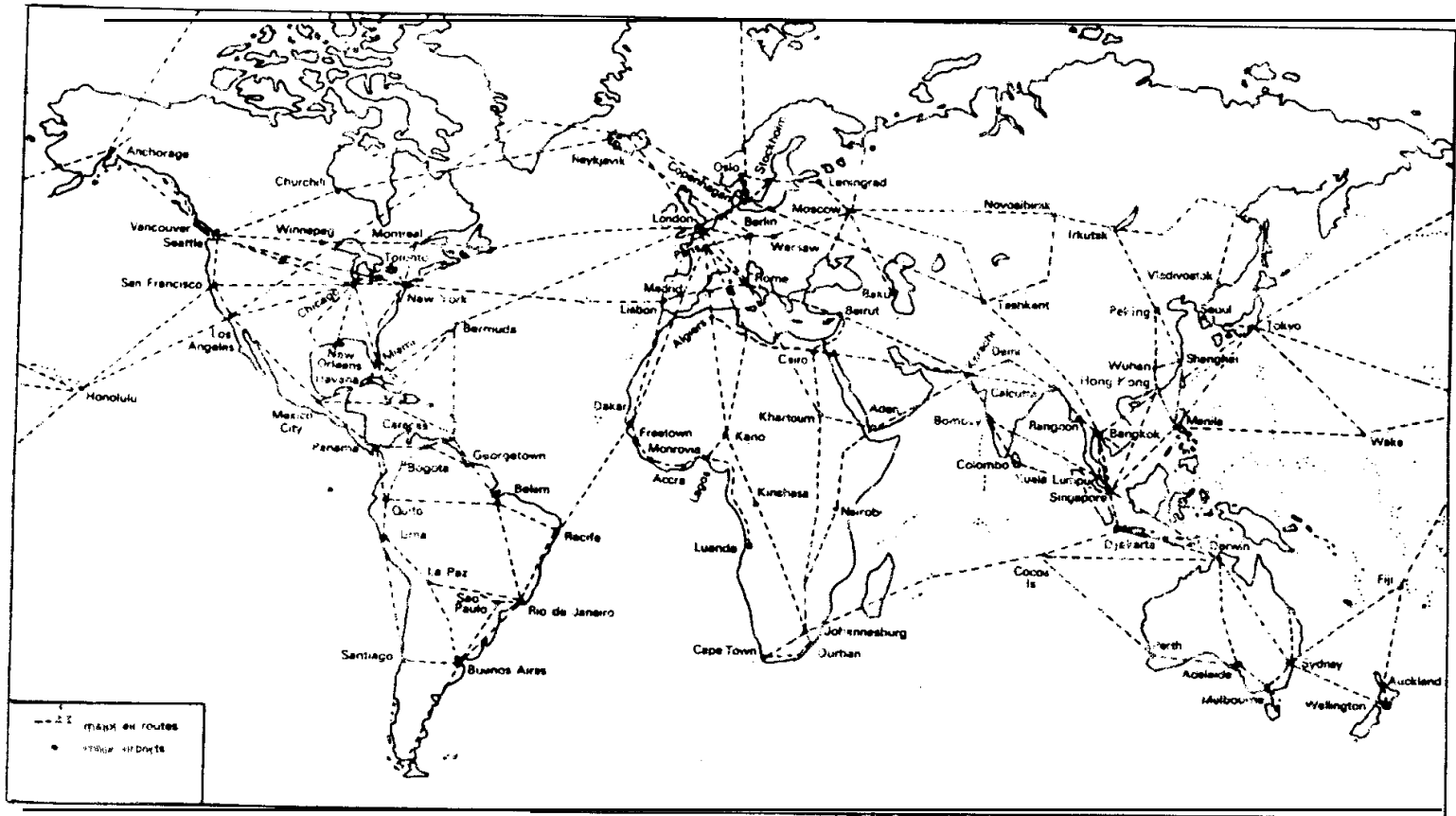
3. ทวีปเอเชีย ประเทศญี่ปุ่นมีการขนส่งทางอากาศหนาแน่นที่สุดในทวีปเอเชีย แต่มีการขนส่งทางอากาศเท่า ๆ กับอินเดีย

เมืองท่าอากาศยานสำคัญในทวีปเอเชีย ได้แก่ แบกแดด อบาดาน การาจี บอมเบย์ นิวเดลี กัลกัตตา ย่างกุ้ง กรุงเทพฯ ฮองกง มะนิลา จาการ์ตา สิงคโปร์ โตเกียว (นาริตะ) ฯลฯ



รูป 16.12 การขนส่งทางอากาศในภูมิภาคต่างๆ ของโลก

## AIR TRANSPORT



ที่มา : Goh Cheng Leong. Human and Economic Geography. หน้า 535.

นอกจากนี้ยังมีท่าอากาศยานในทวีปอเมริกาใต้ เช่น ริโอเดอจาเนโร บัวโนสไอเรส มอนเตวิเดโอ เซาท์เฟาโล คารากัส โบโกตา ลิมา ซานติเอโก เมืองหลวงของประเทศต่าง ๆ ในทวีปแอฟริกาและเอเชียเนีย เช่น ซิดนีย์ เมลเบิร์น และเวลลิงตัน เป็นต้น

#### 16.14 การสื่อสาร (Communication)

การสื่อสาร หมายถึง การส่งความคิด ข้อความ ความรู้สึก ผ่านสื่อกลาง เช่น สีหน้า ท่าทาง เสียง คำพูด โดยใช้วิธีการ 2 แบบ คือ

การติดต่อกันสองด้าน เช่น การพูดคุยกัน การพูดโทรศัพท์

การติดต่อกันด้านเดียว เช่น การสื่อสารให้คนจำนวนมากในเวลาเดียวกัน ได้แก่ วิทยุ วิทยุโทรทัศน์ ภาพยนตร์ หนังสือพิมพ์ วารสาร ฯลฯ

**ประโยชน์และความสำคัญของการคมนาคมสื่อสาร มีดังนี้คือ**

1. ส่งเสริมความรู้ด้านวิชาการต่าง ๆ ให้แพร่หลาย
2. ส่งทอดศิลปวัฒนธรรมไปสู่กลุ่มคนทั่วไป เพื่อผลทางการปฏิบัติและการอนุรักษ์
3. ส่งทอดความคิด ความรู้สึก ให้มนุษย์ร่วมกลุ่มกันจนเกิดเป็นสังคมขึ้น และรู้จักใช้การสื่อสารในทางที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม
4. ส่งเสริมการนัดหมายการให้ได้มีการบันเทิงและพักผ่อน

ปัจจุบันการคมนาคมสื่อสารมีส่วนช่วยเสริมสร้างความเจริญแก่ประเทศชาติต่าง ๆ หลายด้าน เช่น การอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรม การเกษตรกรรม การพัฒนาชุมชน การปกครอง การศึกษา การกิจในชีวิตประจำวันและความมั่นคงของประเทศชาติด้วย

#### 16.15 สรป

การคมนาคมขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้า เครื่องอุปโภค บริโภค ความคิด ผู้โดยสาร การสื่อสารโทรคมนาคมจากสถานที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง เช่น การขนส่งสินค้า จากเชียงใหม่มากรุงเทพฯ และรวมทั้งการนำผู้โดยสารและสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ด้วย

วิธีการขนส่งนับจากอดีตถึงปัจจุบัน ได้มีการวิวัฒนาการมาตลอดเวลา นับตั้งแต่เริ่มใช้แรงงานจากมนุษย์ สัตว์ เครื่องทุ่นแรง เครื่องจักร และเครื่องยนต์เข้าช่วย ทำให้การขนส่งสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น การขนส่งสิ่งของชนิดต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับคุณค่า น้ำหนักความปลอดภัย ความเสียหาย ความเร่งด่วนของสิ่งของนั้น ๆ โดยมีโอกาสเลือกวิธีการขนส่งให้เหมาะสมว่าจะใช้การขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ หรือทางสายเคเบิล เพราะการขนส่งแต่ละประเภทมีข้อได้เปรียบและเสียเปรียบแตกต่างกัน

เช่น การขนส่งทางรถยนต์จะสะดวก รวดเร็ว ส่งบริการสิ่งของได้ถึงที่หมายปลายทาง แต่เสียค่าใช้จ่ายสูง บรรทุกได้น้อยกว่าการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ ถ้าต้องการรวดเร็วก็ต้องขนส่งทางอากาศ เป็นต้น

### 16.16 ศัพท์สำคัญ

**ท่าจอดเรือ (Harbour)** หมายถึง บริเวณพื้นน้ำที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือปรับปรุงก่อสร้างขึ้นเพื่อให้เป็นที่กำบังและเป็นที่พักลบกัญแก่เรือ และอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้แก่เรือสินค้าที่เข้ามาจอดทอดสมอ และเทียบท่าด้วย

**บริเวณหลังเมืองท่า (Hinterland)** หมายถึง บริเวณใกล้เคียงเมืองท่าหรือท่าจอดเรือ ที่มีการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกทางเมืองท่านั้น ความสำคัญของบริเวณนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะและที่ตั้งของท่าเรือ ความสมบูรณ์ของทรัพยากรและความสะดวกในการลำเลียงขนส่งสินค้า ฉะนั้นจึงมีอาณาบริเวณขนาดต่าง ๆ กัน บางแห่งแคบบางแห่งกว้าง เมืองท่าบางแห่งอาจมีบริเวณหลังเมืองท่าร่วมกับเมืองท่าอื่น ๆ ซึ่งอยู่ใกล้เคียงต่อเนื่องกันก็ได้

นอกจากนี้ยังมีความหมายเกี่ยวกับหมู่บ้านหรือเมืองที่อยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลไม่เกิน 8 กิโลเมตรด้วย

**เมืองท่าศูนย์ถ่ายสินค้า หรือเมืองท่าอังกะโรโป (Entrepôt port)** หมายถึง เมืองท่าซึ่งเป็นศูนย์กลางรับสินค้าผ่านนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าชั่วคราว แล้วส่งออกต่อไปยังเมืองท่าอื่น ๆ ตัวอย่างเมืองท่าศูนย์ถ่ายสินค้า ได้แก่ สิงคโปร์ ลอนดอน นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก เป็นต้น

### 16.17 แนวคำถาม

1. ข้อใดคือความหมายของคำว่า “การคมนาคมขนส่ง” ?

- (1) การขนถ่ายสินค้าทุกชนิดจากเมืองท่าสู่ตลาด
- (2) การขนส่งสัตว์และสิ่งของจากตลาดไปสู่แหล่งผลิต
- (3) การเคลื่อนย้ายสินค้า ผู้โดยสาร และความคิดไปในที่ต่าง ๆ
- (4) ตามเหตุผลข้อ (3) และการสื่อสารโทรคมนาคมจากสถานที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง

2) การขนส่งก๊าซและน้ำมันดิบในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นิยมใช้วิธีการขนส่งแบบใด ?

- (1) ทางรถไฟ
- (2) ทางท่อ
- (3) ทางน้ำ
- (4) ทางสายเคเบิล

- 3) เหตุใดอัตราค่าขนส่งในเขตทรุกันดารจึงมีราคาสูงกว่าในเขตเมือง ?
- (1) การลงทุนสร้างทางสูง
  - (2) การขนถ่ายสินค้าเป็นอุปสรรคและค่าขนส่งสูง
  - (3) สินค้าที่บรรทุกมีทั้งเที่ยวไป และเที่ยวกลับ
  - (4) การลงทุนสร้างทางสูงและการขนส่งมีน้อย
4. เหตุใดการขนส่งทางน้ำ จึงมีอัตราค่าขนส่งถูกกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ ?
- (1) บรรทุกได้มาก สะดวกและรวดเร็ว
  - (2) บรรทุกได้มาก ช่วยทำให้ประหยัดเชื้อเพลิง
  - (3) ตามเหตุผลข้อ (2) และไม่ต้องบำรุงรักษาเส้นทาง
  - (4) บริการสินค้าได้ถึงที่และเลือกบรรทุกสินค้าได้ตามประสงค์
5. เหตุใดการขนส่งทางทะเล-มหาสมุทรในเขตมหาสมุทรแอตแลนติกเหนือ จึงหนาแน่นที่สุด ?
- (1) ตั้งอยู่ระหว่างยุโรปและอเมริกา
  - (2) เชื่อมเขตที่มีประชากรหนาแน่น
  - (3) มีความเจริญทางด้านเกษตรกรรม
  - (4) มีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของโลก

## บทที่ 17

### การพัฒนาเศรษฐกิจ

#### 17.1 วัตถุประสงค์

หลังจากจบบทเรียนนี้แล้ว นักศึกษาสามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้ :-

17.1.1 อธิบายความหมาย และสาเหตุของการพัฒนาเศรษฐกิจได้

17.1.2 แจกแจงหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้วัดระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ในโลกได้

17.1.3 ระบุองค์ประกอบของการพัฒนาเศรษฐกิจได้

17.1.4 บอกขั้นตอนการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามแนวความคิดของรอสโตรว์ได้

#### 1. ความหมายของการพัฒนาเศรษฐกิจ

จากการศึกษาเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ในบทต้น ๆ นั้น จะช่วยให้ทราบถึงความแตกต่าง ทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาคซึ่งขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ ของลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมทางสังคมเป็นสำคัญ

การประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของมนุษย์ในแต่ละภูมิภาคนับจากอดีตถึง ปัจจุบันได้เริ่มวิวัฒนาการมาหลายยุคหลายสมัย ชีวิตความเป็นอยู่ในอดีตของมนุษย์ต้องอาศัยภาวะ ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นองค์ประกอบสำคัญ เช่น การเก็บของป่า ล่าสัตว์ การเพาะปลูก เพื่อยังชีพ ต่อมาเมื่อมีประชากรเพิ่มขึ้นรู้จักตั้งถิ่นฐานในเขตที่อุดมสมบูรณ์มีการเลี้ยงสัตว์ เพิ่มขึ้นมาแทนการล่าสัตว์ รู้จักปลูกพืชเพิ่มขึ้นจนเหลือจากการบริโภค รู้จักสำรวจหา ทรัพยากรธรรมชาติมาใช้มาปรับปรุงและพัฒนาด้านการเกษตรกรรม การอุตสาหกรรม ซึ่งมีส่วนช่วยให้ชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้น มีมาตรฐานการครองชีพสูงขึ้น การพัฒนาความ เจริญทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ต้องอาศัยองค์ประกอบหลายประการมาช่วยส่งเสริมให้ การพัฒนาบรรลุเป้าหมายยิ่งขึ้น

การพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development) หมายถึง การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การขยายขนาดของการผลิตและการเพิ่มขึ้นของผลผลิต และครอบคลุมไปถึงการ เปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างของผลผลิต การจัดสรรวัตถุดิบ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลง

ทางด้านโครงสร้างของสังคม เจตคติ ระบบการเมือง การบริหาร การศึกษา และค่านิยมของสังคมที่เหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประเทศที่กำลังพัฒนา เพื่อนำไปสู่การเพิ่มรายได้แท้จริงต่อบุคคล โดยให้การเพิ่มขึ้นนี้เป็นไปอย่างสม่ำเสมอและเป็นระยะเวลานาน

การพัฒนาเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นเรื่องของรัฐบาลที่จะวางแผนหาแหล่งรายได้และเงินกู้มาใช้จ่ายพัฒนาประเทศ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการลงทุนทางด้านเอกชนให้สอดคล้องกับด้านรัฐบาล การใช้จ่ายเงินลงทุนของรัฐบาลคล้ายกับการทำธุรกิจของเอกชน ถ้ากิจการเล็กไม่เจริญก้าวหน้า คอยแต่จะใช้รายได้เล็กน้อยที่มีอยู่ กิจการที่มีแต่ทรงกับทรุด แต่ถ้าวางแผนงานขยายกิจการให้ดีแล้วหาแหล่งเงินทุนมาลงทุนเพิ่มขึ้น กิจการนั้นก็ขยายตัวเจริญก้าวหน้าได้รวดเร็ว ทำนองเดียวกันเมื่อรัฐบาลไทยต้องการจะพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลก็เริ่มวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจโดยตั้งเป้าหมายว่าจะทำให้รายได้ประชาชาติสูงขึ้น โดยการแสวงหารายได้และเงินมาใช้จ่ายลงทุนตามแผนที่กำหนดไว้

## 17.2 ความสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจ

การพัฒนาเศรษฐกิจเป็นเรื่องที่ประเทศต่าง ๆ ให้ความสนใจเพื่อสร้างความอยู่ดีกินดี (Well-being) ให้แก่พลเมืองของตน โดยเฉพาะตั้งแต่ระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ประเทศด้อยพัฒนาทั้งหลายต่างพากันหันมาพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ทัดเทียมกับ ประเทศที่พัฒนาแล้ว (Developed Country) ด้วยเหตุสำคัญ 3 ประการ คือ

1. เนื่องจากระดับรายได้ต่อบุคคล (Per capita income) ของประเทศต่าง ๆ นับวันแต่จะแตกต่างกันมากขึ้น ตัวอย่างเช่น พลเมืองของประเทศที่พัฒนาแล้วมีรายได้ประมาณปีละ 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 54,000 บาทต่อคน ในขณะที่พลเมืองของประเทศกำลังพัฒนามีรายได้ประมาณ 200 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 5,400 บาทต่อคนเท่านั้น ความแตกต่างเช่นนี้หากมิได้รับการแก้ไขจะเป็นสาเหตุสำคัญให้โลกเกิดปัญหาความขัดแย้งทางเศรษฐกิจและการเมือง

2. เนื่องจากความเจริญทางการสื่อสารและการคมนาคมระหว่างกัน ผู้คนในประเทศกำลังพัฒนาได้เห็นความเจริญก้าวหน้าของบ้านเมืองและความเป็นอยู่อย่างสะดวกสบายของผู้คนในประเทศที่พัฒนาแล้ว แล้วเกิดการเอาแบบอย่างกันในการบริโภค ต้องการให้ความเป็นอยู่ของตนดีขึ้นบ้าง

3. เนื่องจากมีประเทศต่าง ๆ หลายประเทศได้รับเอกราชและอำนาจอธิปไตยใน  
ระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศเหล่านี้ต่างก็ตื่นตัวที่จะแสดงความทัดเทียมทาง  
เศรษฐกิจกับประเทศอื่น ๆ ด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจในบ้านเมืองของตน

ความกดดัน 3 ประการนี้ เป็นเหตุสำคัญให้ประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลายหัน  
มาพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อความอยู่ดีกินดีของประชากรและความเจริญรุ่งเรืองของบ้านเมือง

### 17.3 หลักเกณฑ์ในการวัดระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ

การพัฒนาประเทศนั้นเรามีได้มุ่งพัฒนาแต่เฉพาะด้านเศรษฐกิจให้คนมีรายได้สูง ๆ  
เท่านั้น แต่เรายังมุ่งพัฒนาสังคมให้ก้าวหน้าให้ผู้นั้นมีชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้นด้วยดังจะเห็นได้  
ว่า ในแผนพัฒนาเราจะใช้คำว่า “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม” และเมื่อได้ดำเนินการ  
พัฒนาประเทศไปตามแผนที่กำหนดไว้ระยะหนึ่งแล้ว เราก็ควรจะรู้ว่าการพัฒนาได้  
ผลเป็นอย่างไร โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการวัดระดับการพัฒนาเศรษฐกิจดังต่อไปนี้

17.3.1 การวัดระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ หลักเกณฑ์ทางเศรษฐกิจที่ใช้ในการวัด  
ระดับการพัฒนาประกอบด้วยสิ่งต่าง ๆ ดังนี้ คือ

(1) รายได้ต่อบุคคล (Per Capita Income) ตามปกติถ้าต้องการจะดูฐานะของเพื่อนบ้าน  
จะดูที่รายได้ของเขา บ้านไหนมีรายได้ดี ประชากรในบ้านกินดีอยู่ดีก็อาจกล่าวได้ว่า บ้านนั้นมี  
ฐานะทางเศรษฐกิจดี แต่ถ้าบ้านไหนยากจน ประชากรในบ้านอดมื้อกินมื้อ ก็กล่าวได้ว่า  
บ้านนั้นมีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี ฐานะทางเศรษฐกิจในระดับประเทศก็ทำนองเดียวกัน  
นักเศรษฐศาสตร์ได้พยายามคิดค้นหาวิธีวัดฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ หลายวิธี  
ด้วยกัน แต่ยังไม่หาข้อยุติไม่ได้ องค์การประชาชาติจึงได้กำหนดให้ใช้รายได้ต่อบุคคลเป็น  
เครื่องวัดฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ

$$\text{รายได้ต่อบุคคล} = \frac{\text{รายได้ประชาชาติ (รายได้ที่แท้จริงของประเทศ)}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}}$$

การที่จะทำให้รายได้แท้จริงต่อบุคคลสูงขึ้น อาจทำได้โดยรัฐบาลวางแผนพัฒนา  
เศรษฐกิจให้รายได้ประชาชาติสูงขึ้น และในขณะเดียวกันก็พยายามวางแผนครอบครัว  
เพื่อให้อัตราเพิ่มของประชากรไม่สูงเกินไป เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทย  
ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529) มีเป้าหมายจะทำให้รายได้ประชาชาติสูงขึ้นในอัตรา  
ประมาณร้อยละ 6.6 ต่อปี ในขณะที่เดียวกันก็พยายามลดอัตราการเพิ่มของประชากรให้  
เหลือเพียงร้อยละ 1.5 ต่อปี

ถ้าใช้รายได้ต่อบุคคลเป็นเครื่องวัดฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ แล้ว อาจแบ่งประเทศต่าง ๆ ในโลกออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

(1.1) ประเทศด้อยพัฒนา (Underdeveloped Nations) เป็นกลุ่มที่มีประชากรส่วนมากยากจน มีรายได้ต่อบุคคลต่ำกว่า 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี (หรือ 16,200 บาท) ประเทศเหล่านี้บางที่เรียกประเทศกำลังพัฒนา (Developing Nations) ได้แก่ประเทศต่าง ๆ ในทวีปแอฟริกา ทวีปอเมริกาใต้ และทวีปเอเชีย เช่น ยูกันดา เปรู พม่า ฟิลิปปินส์ เป็นต้น ประเทศด้อยพัฒนามีประชากรรวมกันประมาณ 2 ใน 3 ของประชากรโลก

(1.2) ประเทศกึ่งพัฒนา (Semi-developed Nations) เป็นกลุ่มที่มีประชากรมีรายได้สูงกว่าประเทศด้อยพัฒนา คือ มีรายได้ต่อบุคคลตั้งแต่ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาขึ้นไป แต่ไม่เกิน 1,500 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี (หรือ 40,500 บาท) เช่น ประเทศอังกฤษ กรีซ อาร์เจนตินา คิวบา ไทย เป็นต้น ประเทศกึ่งพัฒนามีประชากรรวมกันประมาณ 1 ใน 8 ของประชากรโลก

(1.3) ประเทศที่พัฒนาแล้ว (Developed Nations) เป็นกลุ่มที่มีประชากรมีรายได้สูงกว่าประเทศกึ่งพัฒนา คือ มีรายได้ต่อบุคคลสูงกว่า 1,500 ดอลลาร์สหรัฐ (40,500) ขึ้นไป เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา ญี่ปุ่น เดนมาร์ก ฝรั่งเศส เป็นต้น ประเทศที่พัฒนาแล้วมีประชากรรวมกันประมาณ 1 ใน 5 ของประชากรโลก

การใช้รายได้เฉลี่ยต่อบุคคลเป็นเครื่องวัดระดับการพัฒนาดังกล่าวนี้ อาจบอกได้ว่าประเทศใดเป็นประเทศด้อยพัฒนา ประเทศกึ่งพัฒนา และประเทศที่พัฒนาแล้ว

(2) ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิต ขึ้นอยู่กับปัจจัยการผลิตได้แก่ แรงงาน ทรัพยากรธรรมชาติ ทุน และการประกอบการ มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจมาก ประเทศกึ่งพัฒนาแล้วส่วนมากจะมีประสิทธิภาพของแรงงานและทุนสูงกว่าประเทศด้อยพัฒนา เพราะรู้จักใช้ความรู้ทางวิชาการ มีเครื่องมือเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพ มีความรู้ความชำนาญในการประกอบการผลิตสินค้าและบริการ

(3) โครงสร้างทางเศรษฐกิจ ประเทศด้อยพัฒนาส่วนใหญ่จะเป็นประเทศที่ผลิตสินค้าเกษตรกรรม เช่น การกสิกรรม การทำป่าไม้ การทำเหมืองแร่ การประมงและการผลิตวัตถุดิบอื่น ๆ เป็นต้น ส่วนการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมจะมีสัดส่วนน้อยกว่า ส่วนประเทศที่พัฒนาแล้วประชากรส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพทางอุตสาหกรรมและทางพาณิชยกรรม



(4) การมีทุนขั้นพื้นฐานในประเทศ ในประเทศที่พัฒนาแล้วมักมีทุนขั้นพื้นฐานอย่างเพียงพอ ได้แก่ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การศึกษา การสาธารณสุข การชลประทาน การไฟฟ้า การพลังงาน ฯลฯ ซึ่งเป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการผลิตและจำหน่ายไปยังผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง แต่ในประเทศด้อยพัฒนามักขาดแคลนสิ่งเหล่านี้เพราะขาดเงินทุน ขาดความรู้ทางวิชาการและเครื่องมืออุปกรณ์

(5) การบริโภคพลังงานจากสิ่งไม่มีชีวิตต่อบุคคล (Per Capita Inanimate Energy Consumption)

การบริโภคพลังงานจากสิ่งไม่มีชีวิตต่อบุคคล หมายถึง ค่าเฉลี่ยของจำนวนการใช้พลังงานจากแร่ เชื้อเพลิง และพลังงานจากน้ำของประชากรแต่ละคนในเวลา 1 ปี หาได้โดยนำเอาจำนวนรวมของพลังงานดังกล่าวที่ใช้ในประเทศหารด้วยจำนวนประชากร ประเทศที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจสูงมักจะมีการบริโภคพลังงานจากสิ่งไม่มีชีวิตต่อบุคคลสูง ส่วนประเทศที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจต่ำก็มักจะมีการบริโภคพลังงานจากสิ่งไม่มีชีวิตต่ำด้วย

(6) อัตราส่วนของแรงงานในกิจกรรมทางเศรษฐกิจเบื้องต้น (Proportion of Labor Force in Primary Activities) อัตราส่วนของแรงงานในกิจกรรมทางเศรษฐกิจเบื้องต้น หมายถึง จำนวนของแรงงานที่ประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจเบื้องต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเกษตรเปรียบเทียบกับจำนวนของแรงงานที่ประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจขั้นที่สองและขั้นที่สาม ประเทศที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจสูงมักจะมีอัตราส่วนของแรงงานในกิจกรรมทางเศรษฐกิจเบื้องต้นต่ำ ส่วนประเทศที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจต่ำก็มักจะมีอัตราส่วนของแรงงานในกิจกรรมทางเศรษฐกิจเบื้องต้นสูง

11.2.3 หลักเกณฑ์ด้านอื่นๆ การวัดระดับการพัฒนาเศรษฐกิจจะดูเฉพาะปัจจัยทางเศรษฐกิจอย่างเดียวไม่ได้ เพราะการดำรงชีวิตเพื่อให้เกิดความอยู่ดีกินดีนั้น มิได้มี การบริโภคแต่ทางวัตถุอย่างเดียว คนเรายังต้องการด้านอื่นๆ ด้วย เช่น

(1) เจตคติและความเชื่อมั่นในตนเอง ประชากรในประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีความเชื่อมั่นในตนเอง ชัยนหมั่นเพียรในการประกอบกิจกรรมต่างๆ มุ่งทำงานเพื่อให้ได้ผลตอบแทนคุ้มค่ามากที่สุด ส่วนประชากรในประเทศด้อยพัฒนามักกระทำตามผู้อื่น ขาดความเชื่อมั่นในตนเอง เช่น ประกอบอาชีพตามแบบอย่างดั้งเดิม ขาดความขยันหมั่นเพียรในการประกอบกิจการต่างๆ

(2) **คุณภาพของประชากร** ในประเทศที่พัฒนาแล้ว ประชากรส่วนใหญ่มักได้รับการศึกษา มีความรู้ความชำนาญในการผลิต มีเหตุมีผลไม่เชื่อถ้อย่างงมงาย ใช้จ่ายอย่างมีเหตุผล ไม่ฟุ่มเฟือย ส่วนประชากรในประเทศด้อยพัฒนา หรือกำลังพัฒนามักขาดการศึกษา ทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตต่ำ มีความเชื่อถ้อย่างงมงาย ใช้จ่ายฟุ่มเฟือย เพื่อความมีหน้ามีตาในสังคม โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

(3) **ขนาดของครอบครัว** ครอบครัวในประเทศที่พัฒนาแล้วมักจะมีขนาดเล็ก ส่วนมากจะประกอบด้วย สามี ภรรยา และบุตร อยู่ร่วมกัน แต่ครัวเรือนในประเทศด้อยพัฒนา หรือกำลังพัฒนาจะเป็นครัวเรือนขนาดใหญ่ มีสมาชิกในครัวเรือนจำนวนมาก จำนวนคน ซึ่งเป็นผู้ทำงานมีน้อย เมื่อมีคนที่เป็นภาระของผู้ทำงานจึงมีผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เพราะในการประกอบการอาชีพ สมาชิกในครัวเรือนจะเชื่อฟังหัวหน้าครัวเรือนโดยไม่มีโอกาสโต้แย้ง ทำให้สมาชิกในครัวเรือนขาดความคิดริเริ่มและขาดความเชื่อมั่นตนเองในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ

(4) **ความเหลื่อมล้ำต่ำสูงระหว่างเมืองกับชนบท** ระหว่างเมืองกับชนบทในประเทศที่พัฒนาแล้วจะไม่แตกต่างกันมากนัก เพราะความเจริญทางด้านวิทยาการสมัยใหม่ การสื่อสารคมนาคมกระจายไปทั่วประเทศ แต่ในประเทศด้อยพัฒนาสภาพสังคมในชนบทมักเป็นสังคมที่หยุดนิ่ง ความเป็นอยู่ต้องขึ้นอยู่กับอิทธิพลของธรรมชาติ เพราะความห่างไกลและขาดการติดต่อกับสังคมภายนอก ตรงกันข้ามกับสังคมในเมืองซึ่งมีการติดต่อเกี่ยวข้องกับโลกภายนอก ทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ในเมืองเหนือกว่าชนบท เกิดความเหลื่อมล้ำต่ำสูงระหว่างเมืองกับชนบทมากขึ้น

#### 17.4 ลักษณะของประเทศด้อยพัฒนา หรือกำลังพัฒนา

ประเทศด้อยพัฒนา หรือกำลังพัฒนา หมายถึงประเทศที่มีรายได้ต่อบุคคล (Per Capita Income) ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ประเทศด้อยพัฒนา หรือกำลังพัฒนาอาจมีระบบเศรษฐกิจและสังคมแตกต่างกัน แต่ก็มีลักษณะที่เหมือนกันหลายอย่างที่บ่งชี้ถึงลักษณะของความด้อยพัฒนา คือ

1. **รายได้ต่ำ** ประชากรส่วนใหญ่ยากจน คือ มีรายได้ต่อบุคคลต่ำเมื่อเทียบกับบุคคลในประเทศที่พัฒนาแล้ว เมื่อมีรายได้ต่ำ รายได้ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการบริโภค เงินที่จะเก็บออมมีน้อย จึงมีเงินทุนไม่เพียงพอแก่การขยายกิจกรรมต่าง ๆ

2. ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร ประมาณร้อยละ 70-90 ของพลเมืองทั้งหมด ประกอบอาชีพทางเกษตรกรรมแผนเก่าที่ล้าสมัย และอยู่กระจัดกระจายในชนบท มีผลผลิตต่ำและส่วนใหญ่จะผลิตเพื่อการบริโภคในครัวเรือน

3. มีความแตกต่างกันมากทางด้านรายได้ ประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีประชากรส่วนใหญ่ที่ยากจนรายได้ต่ำพอประทังชีพอยู่เท่านั้น ส่วนประชากรส่วนน้อยมีรายได้สูง เพราะการกระจายรายได้ยังไม่ทั่วถึงทำให้ฐานะของคนในสังคมแตกต่างกันมาก

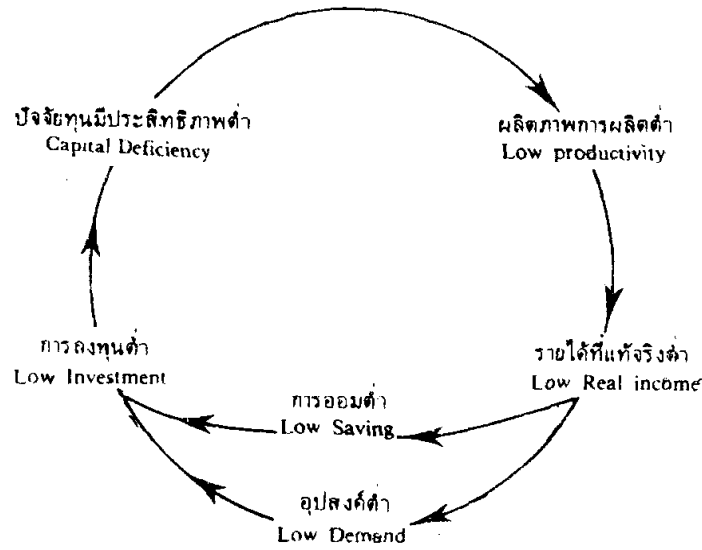
4. เศรษฐกิจของประเทศขึ้นอยู่กับการค้าต่างประเทศ เนื่องจากประเทศที่กำลังพัฒนาไม่มีวิธีการผลิตทางการเกษตรอย่างง่าย ๆ เป็นเกษตรกรรมแผนเก่า แต่ประชาชนมีความต้องการสินค้าต่าง ๆ เกินกว่าความสามารถในการผลิตภายในประเทศ จึงต้องสั่งสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศจำนวนมากทำให้ประเทศมีดุลการค้าระหว่างประเทศขาดดุลจำนวนมาก ส่วนการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ส่วนมากต้องอาศัยชาวต่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการให้ การลงทุนในกิจการใหญ่ ๆ จึงมักเป็นของชาวต่างประเทศ

5. มีประชากรหนาแน่น เนื่องจากอัตราการตายลดต่ำลงเพราะบริการทางแพทยเจริญก้าวหน้าและอัตราเกิดสูงขึ้น ทำให้ประชากรในประเทศที่กำลังพัฒนาสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นภาระแก่รัฐบาลที่จะต้องจัดการด้านการศึกษาและสาธารณสุข

### 17.5 วัฏจักรแห่งความยากจน

ถ้าจะสังเกตดูวัฏจักรของคนในครัวเรือนที่ยากจน ลูกหลานก็ยากเหลือเกินที่จะผลักดันให้ตัวเองพ้นจากวงจรของความยากจนได้ เพราะลูกหลานในครัวเรือนที่ยากจนส่วนใหญ่มีโอกาสได้ศึกษาเล่าเรียนน้อย การกินอยู่อดคัดทำให้ขาดอาหาร ขาดการรักษาโรค ร่างกายจึงอ่อนแอไม่แข็งแรง ทำให้ทำงานได้น้อย กำลังผลิตต่ำ ได้รับรายได้น้อย และเมื่อรายได้น้อยก็ยิ่งยากจนเป็นวงเวียนเช่นนี้เรื่อยไป ในประเทศที่กำลังพัฒนาก็ทำนองเดียวกัน อาจทำความเข้าใจถึงความสัมพันธ์ในเหตุและผลของความยากจนในประเทศด้อยพัฒนา หรือกำลังพัฒนาได้ตามภาพ ดังนี้

รูป 17.1 แผนภาพ แสดงวัฏจักรแห่งความยากจน



แผนภาพ แสดงวัฏจักรแห่งความยากจน

ตามแผนภาพแสดงให้เห็นว่า เพราะความยากจนของประเทศที่กำลังพัฒนาจึงทำให้การลงทุนต่ำ ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องจักรที่จะประกอบการผลิต ทำให้ความสามารถในการผลิตสินค้าและบริการต่ำเมื่อระดับการผลิตต่ำก็จะมีผลให้ประชากรมีรายได้ที่แท้จริงต่ำ และการที่ประชากรมีรายได้ที่แท้จริงต่ำทำให้เกิดผล 2 ประการ คือ (1) ตลาดภายในประเทศแคบเพราะประชากรมีอุปสงค์ในสินค้าต่ำ และ (2) เนื่องจากรายได้น้อยความสามารถในการออมจึงต่ำและเหตุทั้ง 2 ประการนี้ ก็จะเป็นผลให้ประเทศด้อยพัฒนา มีระดับการลงทุนต่ำวนเวียนกันอยู่เช่นนี้ตลอดเวลา จนกว่าจะสามารถพัฒนาประเทศให้หลุดพ้นจากวัฏจักรของความยากจน

### 17.6 การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ คือ บันทึกที่เป็นลายลักษณ์อักษรของรัฐบาลในการที่จะพัฒนาประเทศ โดยกำหนดวัตถุประสงค์แผนการดำเนินงาน วิธีการดำเนินงาน กำหนดหน่วยปฏิบัติงานไว้เป็นระเบียบแบบแผน

ประเทศต่าง ๆ ในระยะหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะประเทศทางทวีปเอเชีย เช่น อินเดีย เริ่มวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2493 ฟิลิปปินส์ เมื่อ พ.ศ. 2494 ปากีสถาน เมื่อ พ.ศ. 2496 อินโดนีเซีย ลังกา และพม่า เมื่อ พ.ศ. 2498 โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ

1. เพื่อความมั่นคงของชาติ อันเป็นวัตถุประสงค์ในทางเศรษฐกิจทั่วไป คือ

(ก) ให้รายได้แท้จริงต่อบุคคลสูงขึ้นตามเป้าหมาย

(ข) ให้มีการกระจายรายได้ที่ดี คือ พยายามทำให้รายได้ของประชาชนไม่แตกต่างกัน

มากนัก

(ค) ให้ความเจริญแผ่กระจายไปทั่วทุกท้องถิ่น

(ง) ให้มีดุลการชำระเงินระหว่างประเทศให้ดุลยภาพ

(จ) ให้มีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ

2. เพื่อความมั่นคงของชาติ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

(ก) ให้มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีพอที่จะต่อต้านการรุกรานทางการเมืองและเศรษฐกิจ

(ข) ให้มีมาตรการในการป้องกันประเทศอย่างเพียงพอ เพื่อเสถียรภาพทางการเมือง

(ค) ให้มีความสามารถทางเศรษฐกิจเพียงพอที่จะสนับสนุนการทำสงครามเมื่อมีเหตุจำเป็น

### 17.7 องค์ประกอบของการพัฒนาเศรษฐกิจ มีดังนี้.-

1. ทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Resources) ได้แก่ ที่ดิน ป่าไม้ แร่ธาตุต่าง ๆ พืชพรรณธรรมชาติอื่น ๆ ลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมอื่น การพัฒนาเศรษฐกิจต้องรู้จักนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์และคุณค่ามากที่สุด ประเทศใดมีทรัพยากรมากย่อมได้เปรียบในการพัฒนา เช่น แร่เหล็ก ถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น

2. แรงงาน (Labor) ประเทศที่มีแรงงานที่มีความรู้ความชำนาญ (Skilled labor) จะพัฒนาเศรษฐกิจได้ดีกว่าประเทศที่มีแรงงานไร้ความรู้ความชำนาญ (Unskilled labor) จำนวนประชากรในกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่ำยังจำเป็นต้องควบคุมจำนวนประชากรมิให้เพิ่มมากเกินไป เพื่อคงไว้ซึ่งคุณภาพของประชากร

3. ทุน (Capital) ได้แก่ เครื่องมือ เครื่องจักร แรงงาน ที่ดิน วัตถุดิบ สินค้าที่ยังไม่ได้จำหน่าย รวมทั้งความรู้ความชำนาญ ความสามารถของมนุษย์ และทุนขั้นพื้นฐาน ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง การไฟฟ้า ประปาและการสาธารณสุข เป็นต้น

ทุนอื่น ๆ ได้แก่ การเก็บออม ประเทศที่มีประชากรได้รับรายได้สูงจะมีการออมสูงกว่าประเทศที่มีประชากรมีรายได้ต่ำและยากจน

4. **ผู้ประกอบการ (Entrepreneur)** คือ ผู้ดำเนินการในระบบเศรษฐกิจหรือผู้ที่ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ นับว่าสำคัญมาก ผู้ดำเนินการมีบทบาทสำคัญมากในกิจกรรมเศรษฐกิจ เพราะเป็นผู้ลงทุนนำเทคนิคใหม่ๆ มาใช้ในการผลิต ดำเนินการผลิต ตลอดจนหาตลาดของผลผลิตนั้น ๆ

ความรู้ในทางวิชาการที่ผู้ประกอบการนำมาใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจอาจจะ เป็นชนิดที่ประหยัดปัจจัยประเภททุน (Capital Saving Technology) ซึ่งสามารถเพิ่มผลผลิต ในระยะต้นได้ดีสามารถแก้ไขปัญหาคอนวังก์ชัน ปัญหาเงินเฟ้อ ปัญหาการชำระเงิน ขาดดุล แต่ให้ผลผลิตเหลือสำหรับการลงทุนน้อย เป็นต้น หรือจะเป็นชนิดที่ประหยัด ปัจจัยประเภทแรงงานมากกว่าทุน (Labor Saving Technology) ซึ่งสามารถให้ประสิทธิภาพ การผลิตสูงมีผลผลิตเหลือเพื่อ การลงทุนได้มาก แต่ไม่ช่วยแก้ไขปัญหาคอนวังก์ชัน และ การเพิ่มผลผลิตในระยะสั้น หรือประเภททุนและแรงงานเท่า ๆ กัน (Neutral Technological Innovation) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมในสัดส่วนของสภาพต่าง ๆ ของสังคมนั้น ๆ

## 17.8 สาเหตุของความล่าช้าในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

1. **แนวความคิดที่เห็นว่ามีสิ่งควบคุม (Control Theory)** แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทแรกเชื่อว่าสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นตัวควบคุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น ภูมิอากาศเป็นตัวกำหนด ในเขตอบอุ่นได้เปรียบเขตร้อน ประเภทที่สองของแนว ความคิดนี้เห็นว่าวัฒนธรรมเป็นตัวกำหนดอัตราการพัฒนาทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรมใน ที่นี้หมายถึง ประเพณี ข้อห้าม กฎข้อบังคับ และความเชื่อถือต่าง ๆ นั่นคือ วัฒนธรรม ของสังคมนั้น ๆ เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพียงใด เช่น วัฒนธรรมของ พวกเบดูอิน ที่ใช้ชีวิตแบบเลี้ยงสัตว์เร่ร่อน ใช้ชีวิตแบบง่าย ๆ ไม่สนใจความสะดวกสบาย เท่าใดนักก็เป็นเหตุให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นไปได้ช้ามาก เป็นต้น

2. **แนวความคิดเกี่ยวกับลัทธิอาณานิคมและการค้า** แนวความคิดนี้เชื่อว่าการค้าระหว่างประเทศเมืองแม่กับประเทศในอาณานิคมนั้น เป็นการค้าที่ไม่ยุติธรรม เพราะเหตุว่าโดยทั่วไปแล้ว สินค้าของประเทศในอาณานิคมที่ส่งไปขายยังประเทศเมืองแม่ จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบและอาหาร และสินค้าของประเทศเมืองแม่ที่ส่งไปขายยัง ประเทศในอาณานิคม คือสินค้าสำเร็จรูปและสินค้าที่หลีกเลี่ยงความต้องการของประเทศ เมืองแม่ เนื่องจากประเทศเมืองแม่มีอิทธิพลต่อประเทศในอาณานิคมในด้านต่าง ๆ อยู่ มากจึงส่งผลให้มีอิทธิพลต่อด้านการค้าอันให้ประโยชน์แก่ประเทศเมืองแม่อีกเหมือนกัน

เช่น จำกัดให้ประเทศในอาณานิคมค้าขายได้เฉพาะกับประเทศเมืองแม่เท่านั้น เป็นต้น ทำให้การพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศในอาณานิคมเป็นไปได้ช้า

### 3. แนวความคิดวัฏจักรแห่งความยากจน

แนวความคิดนี้ให้ความสำคัญของการพัฒนาทางเศรษฐกิจว่าขึ้นอยู่กับ การออม ด้วยเหตุที่ประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่ำนั้น ประชากรมีรายได้น้อย การออม การขาดแคลนการออมเป็นเหตุให้มีการลงทุนน้อย การลงทุนน้อยก่อให้เกิด การขาดแคลนปัจจัยประเภททุน อันทำให้ประสิทธิภาพของการผลิตต่ำ และทำให้ประชากร มีรายได้น้อยตามไปด้วย มีทางเดียวเท่าที่ประเทศเหล่านั้นจะแก้ปัญหาวฏจักรของความจน คือ นำเอาการลงทุนมาจากต่างประเทศ

### 17.9 แนวความคิดเกี่ยวกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของ (Rostow)

ในเรื่องของการพัฒนาเศรษฐกิจ ควรจะให้ความสนใจแนวความคิดของนักประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ ผู้ได้ศึกษาประวัติศาสตร์ของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ\* ของประเทศต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่ต่างกัน และได้สรุปแนวความคิดเกี่ยวกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจไว้ 5 ขั้น ตามลำดับ ทั้งนี้โดยมิได้กำหนดตายตัวว่าทุกประเทศจะต้องมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตามลำดับขั้นนี้เสมอไป บางประเทศอาจจะข้ามขั้น บางประเทศอาจจะอยู่ในขั้นที่สูง แล้วกลับตกลงมาอยู่ในขั้นที่ต่ำกว่าอีกก็ได้ อนึ่งเขาได้มิได้กำหนดตายตัวว่า การขยายตัว ในแต่ละขั้นนั้นจะใช้เวลานานเท่าใดด้วย เพราะบางประเทศอาจจะใช้เวลานาน บางประเทศ อาจจะใช้เวลาสั้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมในหลาย ๆ อย่าง

#### ขั้นของการขยายตัวทางเศรษฐกิจของโรสโตว์ Rostow's Economic Growth)

##### 1. ระบบเศรษฐกิจขั้นที่ยังไม่มีการขยายตัว (Traditional Society)

ลักษณะของระบบเศรษฐกิจในขั้นนี้คือ ประชากรยังไม่มีความคิดที่จะให้มีการ พัฒนาประชากรมีอาชีพเกษตรกรรมเพื่อยังชีพ ใช้วิธีการล้าสมัย มีผลผลิตต่ำ ดังนั้น จึงมีการออมน้อยด้วย และการออมส่วนใหญ่ก็มีใช้เพื่อการลงทุนในทางเศรษฐกิจ

---

\*การขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) หมายถึง การเพิ่มการลงทุน การเพิ่ม ประสิทธิภาพของแรงงาน การขยายขนาดของการผลิต และการเพิ่มผลผลิตในระบบ เศรษฐกิจ (ไพรัช กฤษณมิมข. พัฒนาการเศรษฐกิจเบื้องต้น. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, หน้า 1.)

แต่กลับเป็นทำไปใช้เพื่อความฟุ่มเฟือย เช่น การสร้างอนุสาวรีย์ การสงคราม การกินอยู่ฟุ่มเฟือย และการศาสนา เป็นต้น ทั้งนี้เพราะมีความรู้ทางวิชาการจำกัด

ส่วนในทางสังคมนั้น จะมีผู้มีอำนาจชี้ขาดในทางเศรษฐกิจ และการเมือง มีการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว ของผู้มีอำนาจและพรรคพวก ประชากรยังนิยมชมชอบในขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิม

## 2. ระบบเศรษฐกิจขั้นเตรียมการ (Preconditions For Take Off)

ระบบเศรษฐกิจในขั้นนี้ เจริญขึ้นกว่าในขั้นแรก คือ มีการลงทุนขั้นพื้นฐาน เพื่อการเพิ่มผลผลิต เช่น ถนนหนทาง เครื่องมือ และวัตถุดิบเพื่อการอุตสาหกรรม การขยายตลาด การแบ่งงานในการผลิตและบริการ จึงทำให้จำนวนผลผลิต และประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้น ลักษณะนี้เป็นพื้นฐานของการพัฒนาเศรษฐกิจขั้นสูง ๆ ขึ้นไป รอสโตว์ เห็นว่าระบบเศรษฐกิจขั้นนี้เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงเจตคติของประชากรที่ต้องการจะมีมาตรฐานการครองชีพที่ดีขึ้น ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากอิทธิพลของการเรียนรู้จากสังคมอื่น ๆ และมีการริเริ่มนำเอาความรู้ทางวิชาการและเทคนิคใหม่ ๆ มาใช้ มีการออมเพื่อการลงทุนขยายตัวอย่างรวดเร็ว

ในทางสังคมมีการระดมสรรพกำลังทุกอย่างปรับปรุงโครงสร้างของสังคมทุกด้าน เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เพื่อความอยู่ดีกินดีของประชากรโดยส่วนรวม

## 3. ระบบเศรษฐกิจขั้นเริ่มขยายตัว (Take Off)

ในระบบเศรษฐกิจขั้นนี้ เป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงเจตคติของประชากรที่ต้องการมีมาตรฐานการครองชีพสูงขึ้น เริ่มมีการลงทุน และนำเอาความรู้ทางวิชาการ และเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ ผลก็คือทำให้มีการขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ประสิทธิภาพของกรผลิตมากขึ้น มีกำไรมากและมีการออมเพื่อการลงทุน กลยุทธ์ที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ขั้น Take off ที่สำคัญที่สุดก็คือ การระดมการออมทั้งภายในประเทศ และจากต่างประเทศ การลงทุนในระบบเศรษฐกิจขั้นนี้อยู่ในระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ประชาชาติ รอสโตว์ ถือว่าเป็นชัยชนะของแนวความคิดในการเปลี่ยนแปลง เพื่อการพัฒนาและการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นเรื่องปกติธรรมดาในสังคมที่มีระบบเศรษฐกิจขั้นขยายตัว

## 4. ระบบเศรษฐกิจขั้นเร่งรัดการขยายตัว (Drive to Maturity)

ระบบเศรษฐกิจในขั้นนี้ คือ ผลสำเร็จของการนำเอาความรู้ทางวิชาการ และเทคนิคที่ก้าวหน้ามาใช้ในการผลิต และการบริการทำให้ประชากรมีรายได้และมีการบริโภค



ต่อบุคคลสูงขึ้น แต่ทั้งนี้ไม่จำเป็นที่จะเท่าเทียมกันทุกคนในสังคม เพราะการกระจายรายได้ มักจะเหลื่อมล้ำกันเสมอ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถในการนำเอาทรัพยากรมาใช้ใน วิธีการ หรือเทคนิคที่แตกต่างกัน

#### 5. ระบบเศรษฐกิจขั้นอุดมสมบูรณ์ (High Mass Consumption)

ผลผลิตในระบบเศรษฐกิจขั้นนี้มีความอุดมสมบูรณ์ ทั้งนี้เนื่องจากการเกษตรกรรม และอุตสาหกรรม ทั้งในอาหาร ที่อยู่อาศัย ตลอดจนเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ใน สังคมที่มีระบบเศรษฐกิจอยู่ในขั้นอุดมสมบูรณ์นี้มีการใช้ทรัพยากรมาก และรายได้ ประชาชาติสูง ยังผลให้สามารถที่จะลดชั่วโมงการทำงานของประชากร หรือส่งเสริม ความเป็นอยู่ที่สะดวกสบายให้สูงขึ้น หรือแผ่อำนาจทางการเมืองไปยังประเทศอื่น ๆ ได้ หรือหันมาสนใจการสำรวจอากาศได้ เช่น ในกรณีของสหรัฐอเมริกา และสหภาพสาธารณรัฐ สังคมนิยมโซเวียต นั่นก็คือสามารถคำนึงถึงความต้องการอื่น ๆ ที่อยู่ในระดับที่สูงกว่า ความต้องการเพื่ออยู่รอดได้

นอกจากนี้การขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจจะสูงขึ้นไปอีกหากไม่มีอุปสรรคใด ๆ มาขวางกั้นจนถึงขั้นระบบเศรษฐกิจที่ประชากรมีรายได้เหลือกินเหลือใช้ ที่เรียกว่าขั้น เหลือกินเหลือใช้ (Beyond Mass Consumption) อาจเกิดขึ้นได้ ลักษณะของขั้นเหลือกิน เหลือใช้คือ มีการลงทุนก่อสร้างเมือง และนครใหญ่ มีการศึกษา และศิลปะสูงขึ้นกว่าเดิม

สรุปแนวความคิดของรอสโตว์ เน้นเรื่องการพัฒนาเศรษฐกิจด้านกิจกรรมทาง เศรษฐกิจเบื้องต้น เพื่อสนองความอยู่รอดโดยวิธีง่าย ๆ และพัฒนาไปสู่กิจกรรมที่ยุ่ยาก ชับซ้อน จนถึงขั้นวิวิธนาการ (เทคนิค) ใหม่ ๆ มาใช้เพื่อยกระดับมาตรฐานการครองชีพ ให้สูงขึ้นตามลำดับ รู้จักนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดคุณค่ามากยิ่งขึ้น เน้นด้าน วัตถุมากกว่าด้านจิตใจ

### 17.10 สรุป

การพัฒนาเศรษฐกิจ เป็นผลมาจากการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ด้านการ เกษตรกรรม การอุตสาหกรรม และการบุกเบิกนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์ มากที่สุด เป้าหมายสำคัญคือ ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจด้านการผลิต การเพิ่ม ผลผลิต การเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เหมาะสม และประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลสูง ตลอดไป

ในการวัดระดับความเจริญทางเศรษฐกิจ พิจารณาได้จากรายได้ต่อบุคคล ประสิทธิภาพ ของปัจจัยการผลิต โครงสร้างทางเศรษฐกิจ ทุ่ชั้นพื้นฐานในประเทศ การบริโภคพลังงาน

จากสิ่งไม่มีชีวิตต่อบุคคล และอัตราส่วนของแรงงานในกิจกรรมทางเศรษฐกิจเบื้องต้นอื่น ๆ ได้แก่ เจตคติ คุณภาพประชากร ขนาดของครอบครัว และความเหลื่อมล้ำด้านฐานะระหว่างเมืองกับชนบท ดังนั้นการวางแผนในการพัฒนาเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะเปลี่ยนแปลงประเทศที่กำลังพัฒนาให้เป็นประเทศกึ่งพัฒนาและพัฒนาแล้ว แนวความคิดขั้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจของรอส์โดว์ ทั้ง 5 ขั้นนั้น เป็นแนวทางในการพิจารณาที่สำคัญของกลุ่มประเทศต่าง ๆ ให้เจริญพัฒนาขึ้น เพราะสภาวะเศรษฐกิจของโลกปัจจุบันทั้งในกลุ่มโลกเสรีและสังคมนิยม ต่างก็ประสบปัญหาการขยายตัวทางเศรษฐกิจหลายด้าน ทั้งนี้เนื่องจากการขาดแคลนทรัพยากรธรรมชาติที่จำเป็น การเพิ่มจำนวนประชากร ความยากจน การว่างงาน ความไร้ดุลยภาพทางเศรษฐกิจ-สังคม ปัญหาสังคม และความไม่แน่นอนทางการเมือง

### 17.11 ศัพท์สำคัญ

**การพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development)** หมายถึง การขยายตัวทางเศรษฐกิจ การเพิ่มผลผลิต การจัดสรรวัตถุดิบ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสังคมให้มีมาตรฐาน การครองชีพสูงขึ้น รัฐบาลของแต่ละประเทศมีหน้าที่วางแผนหาแหล่งรายได้และเงินกู้มาใช้จ่ายพัฒนาประเทศ และกำหนดแนวทางการลงทุนของรัฐบาล คล้ายกับการทำธุรกิจของเอกชนเพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาประเทศ

**การขยายตัวทางเศรษฐกิจ (Economic Growth)** หมายถึง การเพิ่มการลงทุน การเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงาน การขยายขนาดและเพิ่มผลผลิต

**ผู้ประกอบการ (Entrepreneur)** หมายถึง บุคคลที่ดำเนินการในระบบเศรษฐกิจ เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ ผู้ดำเนินการมีบทบาทสำคัญมาก เพราะเป็นผู้ลงทุนนำเทคนิคใหม่ ๆ มาใช้ในการผลิต ดำเนินการผลิต ตลอดจนการหาตลาดของผลผลิตนั้น ๆ

### 17.12 แนวคำถาม

1. เหตุใดรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ จึงต้องหาวิธีการพัฒนาเศรษฐกิจ ?
  - (1) ต้องการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ
  - (2) วางแผนหาแหล่งรายได้และเงินกู้มาใช้จ่าย
  - (3) ต้องการลงทุนตามแผนและมุ่งให้รายได้ประชาชาติสูงขึ้น
  - (4) วางแผนทางด้านการศึกษา การศึกษา และค่านิยมของสังคม

2. ข้อใดคือกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ?
- (1) มีความเจริญทางด้านอุตสาหกรรม
  - (2) อัตราการเกิดประชากรต่ำ การศึกษาสูง
  - (3) รายได้ต่อบุคคลต่ำกว่า 600 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี
  - (4) ประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรมส่วนใหญ่ และข้อ 3.
3. ข้อใดคือหลักเกณฑ์สำคัญในการวัดระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ ?
- (1) รายได้ต่อบุคคล
  - (2) ประสิทธิภาพของปัจจัยการผลิต
  - (3) โครงสร้างทางเศรษฐกิจและทุนขั้นพื้นฐาน
  - (4) การบริโภคพลังงานต่อบุคคล และข้อ 1, 2, 3
4. วัฏจักรแห่งความยากจนคืออะไร ?
- (1) ประชากรว่างงาน หวังความช่วยเหลือ
  - (2) การลงทุนต่ำ ผลผลิตต่ำ และรายได้ต่ำ
  - (3) ตามเหตุผลข้อ 2. ทำให้การเก็บออมและอุปสงค์ต่ำ
  - (4) อัตราการเกิดสูง ตั้งถิ่นฐานในเขตเมืองหนาแน่น
5. การสร้างทุนขั้นพื้นฐานเพื่อเพิ่มผลผลิตนั้น จัดเป็นขั้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจของรอสโตว์ ข้อใด ?
- (1) ระบบเศรษฐกิจขั้นเตรียมการ
  - (2) ระบบเศรษฐกิจขั้นเริ่มขยายตัว
  - (3) ระบบเศรษฐกิจขั้นเร่งรัดการขยายตัว
  - (4) ระบบเศรษฐกิจขั้นอุดมสมบูรณ์เต็มที่