

## บทที่ 1

### บทนำ



#### 1.1 ความเป็นมาของปัญหา

ตั้งแต่มีการนำวิธีการก่อสร้างถนนใหม่เข้ามาใช้ในประเทศไทยเมื่อ 25 ปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจของประเทศไทยก็ได้มีการพัฒนาในอัตราที่สูง อันมีสาเหตุมาจากระบบถนนที่มีประสิทธิภาพส่งผลให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็วและสามารถกระทำได้อย่างกว้างขวางครอบคลุมทุกพื้นที่ในประเทศไทย

การขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบันได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายเนื่องจากเป็นการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายไม่สูงนักและมีความสะดวกสบายเมื่อเทียบกับการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ ในปัจจุบัน จะพบว่าการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะกระทำโดยรถบรรทุกซึ่งคิดเป็นร้อยละ 90 ของการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ นอกจากการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้าแล้วรถบรรทุกยังใช้ในการกระจายสินค้าไปในแต่ละส่วนของประเทศ

การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดที่กฎหมายกำหนดของรถบรรทุกที่ทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง อันมีสาเหตุมาจากการแข่งขันกันทางการตลาดของผู้ประกอบการเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง ทำให้ส่งผลเสียหายต่อโครงสร้างถนนและสะพานที่มีอยู่เดิม ทำให้รัฐต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างและซ่อมบำรุงมากกว่าปกติ คิดเป็นเงินปีละกว่าหมื่นล้านบาท

แต่การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดของรถบรรทุกจะส่งผลดีต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในระดับหนึ่ง กล่าวคือ รถที่บรรทุกแต่ละเที่ยวหากขนส่งได้เป็นปริมาณมากขึ้นเท่าใด ก็จะทำให้ค่าขนส่งต่อหน่วยของสินค้าถูกลง นอกจากนี้ยังส่งผลดีต่อผลของประเทศ คือ ลดการนำเข้าเชื้อเพลิง ลดปริมาณการจราจรบนท้องถนน ลดจำนวนรถบรรทุกที่จะต้องใช้ในการขนส่งที่ผู้ประกอบการจะต้องซื้อมาให้บริการ ฯลฯ ซึ่งผลประโยชน์เหล่านี้จะสูงเกินกว่าค่าลงทุนที่เพิ่มขึ้นจากการเสริมความแข็งแรงของถนนและสะพานที่ภาครัฐจะต้องลงทุนในแต่ละปี แต่ผลประโยชน์ในส่วนนี้จะเกิดกับ

บุคคลบางกลุ่มเท่านั้นแตกต่างจากค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและซ่อมบำรุงถนนที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินซึ่งเป็นภาษีของคนส่วนใหญ่

การเพิ่มน้ำหนักบรรทุกให้มากขึ้นกว่าที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะเป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจแต่จะส่งผลเสียต่อโครงสร้างถนนและสะพานที่มีอยู่เดิม เป็นผลให้การตัดสินใจเพื่อประกาศกฎหมายเพิ่มน้ำหนักบรรทุกต้องมีการเลื่อนชะลอออกไปเป็นประจำ แต่การก่อสร้างถนนและสะพานใหม่ ๆ จะยังคงใช้มาตรฐานน้ำหนักบรรทุกเดิมในการออกแบบ ก็จะส่งผลให้การประกาศกฎหมายใหม่เพื่อเพิ่มน้ำหนักบรรทุกไม่สามารถเพิ่มน้ำหนักบรรทุกได้สูงมากนัก อันจะส่งผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

ดังนั้นผลการศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้ จะเน้นเกี่ยวกับการหาผลประโยชน์ของผู้ประกอบการรถบรรทุกจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถบรรทุก (Truck Operating Costs) อันเนื่องมาจากการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก ซึ่งในงานวิทยานิพนธ์จะใช้ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมเพื่อทำการวิเคราะห์หาค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ดังกล่าว

ผลที่ได้จากการศึกษาจะใช้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการพิจารณาหาพิกัดน้ำหนักบรรทุกที่เหมาะสมและใช้ประกอบการพิจารณากำหนดอัตราภาษีจากผู้ประกอบการรถบรรทุก ซึ่งจะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศและเกิดความเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

## 1.2 วัตถุประสงค์

การศึกษาได้กำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบและแนวทางในการศึกษาดังนี้

- 1.2.1 เพื่อประเมินถึงค่าใช้จ่ายในการใช้รถบรรทุก (Truck Operating Costs) ที่น้ำหนักรวมและความเร็วต่าง ๆ กัน
- 1.2.2 เพื่อประเมินถึงผลประโยชน์ของผู้ประกอบการรถบรรทุกจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้รถบรรทุก (Truck Operating Costs) อันเนื่องมาจากการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก

### 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.3.1 ระบบโครงข่ายทางหลวงที่ใช้ในการศึกษา จะทำการศึกษาโครงข่ายของระบบทางหลวงสายประธานที่เป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งโดยรถบรรทุกเฉพาะที่เป็นผิวทางลาดยาง (Flexible Pavement) โดยจะทำการคัดเลือกทางหลวงบางสายที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง เพื่อทำการศึกษาในรายละเอียดมาตรฐานที่ใช้ในการคัดเลือก คือ

- เป็นทางหลวงหลัก 4 ช่องทางการจราจร
- เป็นทางหลวงที่มีข้อมูลการจราจรสมบูรณ์และต่อเนื่อง
- เป็นทางหลวงที่มีปริมาณรถบรรทุกสูง
- เป็นทางหลวงที่อยู่ในแนวระดับหรือมีการยกกระด้น้อย

1.3.2 รถบรรทุกที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย รถบรรทุก 6 ล้อ , รถบรรทุก 10 ล้อ , รถบรรทุกกึ่งพ่วง และรถบรรทุกพ่วง

1.3.3 ในการศึกษานี้จะทำการศึกษาถึงค่าใช้จ่ายในการใช้รถบรรทุกที่น้ำหนักรวมและความเร็วต่าง ๆ โดยจะพิจารณาทั้งค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ (Economic Costs) และค่าใช้จ่ายทางการเงิน (Financial Costs) ซึ่งจะแยกพิจารณาเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Costs) และค่าใช้จ่ายผันแปร (Running Costs)

### 1.4 ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษานี้ สามารถสรุปได้เป็นหัวข้อใหญ่ ๆ ดังนี้คือ

- 1.4.1 ได้ตัวเลขค่าใช้จ่ายในการใช้รถบรรทุก (Truck Operating Costs) ที่น้ำหนักรวมและความเร็วต่าง ๆ กัน ซึ่งมีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบัน
- 1.4.2 สามารถใช้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการพิจารณาหาพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่เหมาะสม
- 1.4.3 สามารถใช้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการพิจารณากำหนดอัตราภาษีจากผู้ประกอบการรถบรรทุก