

บทที่ 1

บทนำ



ความสำคัญของปัญหา

การขนส่งบนทางหลวงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการพัฒนา และความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของประเทศ นอกเหนือจากนั้นทางหลวงยังอำนวยความสะดวกการรักษาความมั่นคงของชาติ ความเจริญของท้องถิ่นชนบท และยังก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์รวมทั้งเพิ่มมูลค่าของที่ดินในบริเวณที่มีทางหลวงผ่านเนื่องจากการที่บริการประเภทอื่น ๆ สามารถเข้าถึงได้ สำหรับการผลิตรายการเกษตร และอุตสาหกรรม ทางหลวงที่ดีจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งลง ช่วยให้ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ เข้าสู่ตลาดและจากตลาดไปถึงผู้บริโภค ทางหลวงที่ทันสมัยและมีสภาพดีจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ลดความเสียหายของสินค้า ตลอดจนทำให้สามารถส่งสินค้าไปยังตลาดได้อย่างรวดเร็ว

ในช่วงระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา (เริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1) ได้มีการขยายการก่อสร้างโครงข่ายระบบถนนออกอย่างรวดเร็ว จากความยาวของทางหลวงที่มีอยู่เพียง 8,500 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2504 มาเป็น 104,000 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2524 แยกออกได้เป็นทางหลวงแผ่นดิน 14,000 กิโลเมตร ทางหลวงจังหวัด 30,000 กิโลเมตร ทางหลวงท้องถิ่นและทางหลวงชนบท 60,000 กิโลเมตร (1 : 68) ในขณะที่รัฐบาลได้ก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวงเป็นจำนวนมากดังกล่าว ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่ใช้จดทะเบียนตามกฎหมายก็ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน จำนวนรถยนต์นั่งได้เพิ่มขึ้นจาก 165,843 คันในปี 2514 เป็น 362,197 คันในปี 2523 รถยนต์โดยสารจาก 46,021 คันเป็น 121,399 คัน รถยนต์บรรทุกจาก 132,074 คันเป็น 385,524 คัน และรถจักรยานยนต์จาก 356,834 คันเป็น 816,686 คัน ในช่วงเวลาเดียวกัน

ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ เหล่านี้ได้ให้บริการของทางหลวงในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ เป็นจำนวนรวมกันถึง 17,557.6 ล้านกิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2521 (2 : 5.50-5.53) และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอัตรา 8.2% ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2521-2529 (2 : 5.25) การที่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ เหล่านี้ได้ให้บริการของทางหลวงในการเดินทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ยานพาหนะเหล่านี้ก็สมควรที่จะมีค่าธรรมเนียมในต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง ปัญหาที่ถกเถียงกันว่าจะมีค่าธรรมเนียมในต้นทุนของทางหลวงเป็นจำนวนเท่าใด

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาต้นทุนของทางหลวงและจัดสรรต้นทุนดังกล่าวไปยังผู้ใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนทางหลวง เพื่อให้ทราบว่าควรจะมีค่าธรรมเนียมในต้นทุนของทางหลวงของผู้ใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ควรเป็นอย่างไร โดยจะได้แบ่งการพิจารณาออกเป็นสาม ส่วน ดังนี้

1. ศึกษาถึงลักษณะและประเภทต้นทุนของทางหลวง
2. จัดสรรต้นทุนของทางหลวงไปยังผู้ใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ อย่างเหมาะสมตามต้นทุนที่ก่อขึ้น (Based on Cost Causation)
3. เสนอแนะทางเลือก (Alternative) ในการพิจารณาจัดสรรต้นทุนของทางหลวง ตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุนหน่วยสุดท้าย (Marginal Cost Analysis)
4. เสนอแนะแนวทางในการใช้ประโยชน์จากต้นทุนหน่วยสุดท้ายที่ประเมินได้ของทางหลวงที่ผู้ใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ สมควรรับผิดชอบ

ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในบทที่ 2 จะกล่าวถึงงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง กรอบความคิดในการวิเคราะห์วิธีการวิเคราะห์ ลักษณะและแหล่งที่มาของข้อมูล ตลอดจนข้อจำกัดของการศึกษา ในบทที่ 3 จะกล่าวถึงทางหลวง งบประมาณของทางหลวง และผู้ใช้ทางหลวง ในบทที่ 4 จะกล่าวถึงต้นทุนของทางหลวงและปริมาณการใช้ทางหลวง ในบทที่ 5 จะกล่าวถึงต้นทุนหน่วยสุดท้ายของทางหลวง และบทที่ 5 ซึ่งเป็นบทสุดท้ายจะเป็นการสรุปผลการศึกษาและขอเสนอแนะในการใช้ประโยชน์จากต้นทุนหน่วยสุดท้ายของทางหลวง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย