

# บทที่ 1

## บทนำ



### 1.1 ความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมและการขนส่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ เนื่องจากการขนส่งมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมให้กระบวนการทางเศรษฐกิจสามารถดำเนินไปได้ อย่างมีประสิทธิภาพ กระบวนการทางเศรษฐกิจดังกล่าวได้แก่ การผลิต การกระจาย การแลกเปลี่ยน และการบริโภค โดยการขนส่งสามารถกระทำได้หลายรูปแบบ อาทิ การขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางท่อ อย่างไรก็ตามรูปแบบของการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก ทั้งนี้เนื่องจากมีความคล่องตัว เกิดความสะดวกรวดเร็วในการ ขนย้ายสินค้า สามารถให้บริการได้โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าขึ้นลงหลายทอด ทำให้ความเสียหาย ของสินค้าลดน้อยลง นอกจากนี้ต้นทุนในการขนส่งก็ไม่สูงมากนัก ทำให้ผู้ประกอบการนิยมใช้ รถบรรทุกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก

ในปัจจุบันมีปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในเมืองที่มีขนาดใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางของโรงงานและการส่งออกมาตั้งแต่ในอดีต ทำให้มีการขนส่งสินค้าเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก เพื่อการผลิต การบริโภค และการส่งออก ดังนั้นกรุงเทพมหานครจึงเปรียบเสมือนเป็นศูนย์รวมของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่างๆ ปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่พบเห็นในปัจจุบันและมีความรุนแรงมาก ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลให้คุณภาพชีวิต ของคนกรุงเทพมหานครตกต่ำลง ทั้งสุขภาพกาย สุขภาพจิต และชีวิตความเป็นอยู่ เนื่องจากจะต้องติดอยู่บนถนนเป็นเวลานาน และต้องเผชิญกับสภาพอากาศที่เป็นพิษ ฝุ่นละอองและเสียงดัง จากการปล่อยไอเสียของรถ นอกจากนี้ยังพบปัญหาต่างๆอีกมากมายที่เกิดจากการใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการขนส่งสินค้า ซึ่งได้แก่ปัญหาการชำรุดของถนน และปัญหาอุบัติเหตุ เป็นต้น จากปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ ทำให้รัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญในการหามาตรการเพื่อบรรเทา ปัญหาที่เกิดขึ้นลง

ในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา ได้มีการออกมาตรการต่างๆขึ้นมาบังคับใช้ เพื่อลดปริมาณรถบรรทุกบนถนน โดยมาตรการแรกที่รัฐบาลได้นำออกมาใช้ คือ มาตรการห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไปและรถบางชนิด วิ่งในถนนบางสายในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้เริ่มประกาศ บังคับใช้ตั้งแต่ปี 2527 เป็นต้นมา และได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถมาโดยตลอด

มาตรการดังกล่าวบังคับใช้เฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น คือช่วงเวลา 6.00 – 10.00 น. และช่วงเวลา 15.00 – 21.00 น. แต่เนื่องจากในปัจจุบันนี้ ปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะปัญหาการจราจร ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่ปัญหาได้เกิดขึ้นตลอดทั้งวัน ดังนั้นมาตรการดังกล่าวนี้จึงมีแนวโน้มที่จะขยายเส้นทางและเวลาการห้ามรถบรรทุกออกไปอีก

ในกลางปี 2543 รัฐบาลได้เริ่มพิจารณาบังคับใช้มาตรการในการจัดระเบียบรถบรรทุก โดยได้แบ่งมาตรการเพื่อนำออกไปใช้เป็น 4 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป จอดบนถนนทุกสายในเขตพื้นที่โครงการ 45 ตารางกิโลเมตร ตลอด 24 ชั่วโมง

ระยะที่ 2 ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป จอดบนถนนทุกสายในเขตพื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน 113 ตารางกิโลเมตร (ตามแนวถนนรัชดาภิเษก-จรัลสนิทวงศ์) ตลอด 24 ชั่วโมง

ระยะที่ 3 ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป เข้าและจอดในเขตพื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน 113 ตารางกิโลเมตร ในช่วงเวลา 06.00-21.00 น.

ระยะที่ 4 ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป เข้าและจอดในเขตพื้นที่ภายในวงแหวนรอบนอก ตลอด 24 ชั่วโมง ยกเว้นรถที่ได้รับอนุญาตให้เข้าได้ในช่วงเวลา 22.00-05.00 น.

ขอบเขตพื้นที่วงแหวนรอบในและวงแหวนรอบนอกซึ่งเป็นพื้นที่บังคับของมาตรการระยะที่ 3 และ 4 นั้น ได้แสดงไว้ในรูปที่ 1.1 โดยมีรายละเอียดของพื้นที่ดังต่อไปนี้

**พื้นที่ควบคุมในมาตรการระยะที่ 3** บริเวณพื้นที่วงแหวนรอบในของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ในการควบคุม ดังนี้

ทิศเหนือ ประกอบด้วย สะพานพระรามที่ 7 ถนนวงศ์สว่าง สะพานข้ามรัชวิภา ถนนรัชดาภิเษก แยกรัชโยธิน

ทิศตะวันออก ประกอบด้วย แยกรัชโยธิน ถนนรัชดาภิเษก แยกพระรามที่ 9 แยกอโศก สุขุมวิท แยกรัชดาภิเษก

ทิศใต้ ประกอบด้วย แยกรัชดาภิเษก ถนนพระรามที่ 3 สะพานกรุงเทพ แยกบุคคลโล

ทิศตะวันตก ประกอบด้วย แยกบุคคลโล ถนนมไหสวรรค์ แยกมไหสวรรค์ ถนนรัชดาภิเษก แยกท่าพระ ถนนจรัลสนิทวงศ์ สะพานพระรามที่ 7

**พื้นที่ควบคุมในมาตรการระยะที่ 4** บริเวณพื้นที่วงแหวนรอบนอกของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ในการควบคุมดังนี้

ทิศเหนือ ประกอบด้วย แนวถนนวงแหวนรอบนอกตะวันตก – ถนนปทุมธานี-ลาดหลุมแก้ว และถนนรังสิตดอนศรีรักษ์-ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก



ทิศตะวันออก ประกอบด้วย ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกตั้งแต่ถนนรังสิตองค์  
รักษ์ ถึงถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้

ทิศใต้ ประกอบด้วย ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้

ทิศตะวันตก ประกอบด้วย ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก ถึงถนนปทุมธานี-ลาด  
หลุมแก้ว

มาตรการระยะที่ 1 ได้เริ่มมีผลบังคับใช้ไปแล้วเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2543 ที่ผ่านมา และ มาตรการระยะที่ 2 ได้เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2543 เป็นต้นมา การจัดทำ มาตรการดังกล่าวทั้ง 4 ระยะนี้ ได้รับการมองว่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรในเขตเมืองที่เป็นผล จากรถบรรทุกขนาดใหญ่ และลดมลภาวะที่อาจเกิดจากการใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ แต่ในขณะ เดียวกัน มาตรการนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจสูง เพราะจะทำให้ต้นทุนการขนส่ง เพิ่มขึ้น ผลการสำรวจเบื้องต้นพบว่า มาตรการระยะที่ 1 และ 2 ซึ่งห้ามจอดรถบรรทุกขนาด ใหญ่บนถนนสาธารณะไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมมากนัก ทั้งนี้เนื่องจาก ว่าแต่ละอุตสาหกรรมมีพื้นที่ในการจอดเป็นของตนเอง แต่ในส่วนของมาตรการระยะที่ 3 และ 4 ที่ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าในเขตพื้นที่วงแหวนชั้นในและวงแหวนรอบนอกตามลำดับนั้น พบว่า อุตสาหกรรมจำนวนหนึ่งได้รับผลกระทบค่อนข้างสูง ทั้งนี้เนื่องจากว่าผู้ประกอบการ จำนวนมากนิยมใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่เพื่อทำการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบเพราะมีต้นทุนในการ ขนส่งค่อนข้างต่ำ บางอุตสาหกรรมที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ไว้ในครอบครอง อาจสูญเสียเงินลง ทุนในส่วนนี้เป็นเงินจำนวนมากเนื่องจากใช้รถได้ไม่เต็มที่ และต้องมีการลงทุนซื้อรถขนาดเล็ก ใหม่เป็นเงินจำนวนมาก บางอุตสาหกรรมอาจจะต้องย้ายโรงงานและคลังสินค้าออกนอกพื้นที่ เพื่อให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเหล่านี้ล้วนแต่ทำให้ต้นทุนในการผลิต และการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประกอบการอาจจะแก้ปัญหาโดยการผลักรถส่วนนี้ให้กับผู้บริโภคน ในรูปของการเพิ่มราคาสินค้า ทำให้ผู้บริโภคต้องบริโภคสินค้าในราคาที่สูงขึ้น ในสภาวะ เศรษฐกิจที่ตกต่ำเช่นนี้ ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อการพัฒนาประเทศ

จากผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าวนี้ จำเป็นที่จะต้องทำการ ศึกษาวิเคราะห์อย่างละเอียดให้ดีเสียก่อนที่จะประกาศบังคับใช้มาตรการในระยะที่ 3 และ 4 และ เพื่อนำเสนอให้รัฐบาลทบทวนแก้ไขมาตรการดังกล่าว

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย ประกอบด้วย

1. เพื่อพัฒนาแนวทางและวิธีการที่เหมาะสมในการวิเคราะห์ผลกระทบจากมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมือง
2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะเกิดกับการขนส่งสินค้าจากมาตรการระยะที่ 3 และ 4

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย ประกอบด้วย

1. ศึกษาเฉพาะผลกระทบที่เกิดขึ้นกับต้นทุนทางธุรกิจ ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปถึงราคาสินค้าที่ได้รับผลกระทบ
2. ศึกษาในลักษณะของกรณีศึกษา ซึ่งจะครอบคลุมทั้งการขนส่งวัตถุดิบและการขนส่งผลิตภัณฑ์

## 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับมีดังนี้

1. ทำให้ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นกับต้นทุนทางธุรกิจและราคาสินค้าที่เป็นผลมาจากมาตรการในระยะที่ 3 และ 4
2. เป็นแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สจร. กรมขนส่งทางบก สภาพัฒนาสำนักงานสิ่งแวดล้อม รสพ. กระทรวงพาณิชย์ ในการทบทวนมาตรการดังกล่าว และหาแนวทางในการรองรับมาตรการเหล่านี้