



## บทที่ 6

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อต้นทุนทางธุรกิจจากมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในระยะที่ 3 และ 4 ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปถึงราคาสินค้า โดยได้ทำการวิเคราะห์ในกรณีศึกษาที่ทำการผลิตและจำหน่ายสินค้าที่มีลักษณะแตกต่างกันดังนี้

- กรณีศึกษาที่ 1 : ผลกระทบต่อการขนส่งปูนซีเมนต์ถุงของบริษัท ซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์ จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 2 : ผลกระทบต่อการขนส่งกระเบื้องซีเมนต์ใยหินของบริษัท ซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 3 : ผลกระทบต่อการขนส่งแผ่นพื้นคอนกรีต และบล็อกปูถนนของบริษัท ซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์ จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 4 : ผลกระทบต่อการขนส่งปูนซีเมนต์ผงของบริษัท ซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์ จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 5 : ผลกระทบต่อการขนส่งซีเมนต์ของบริษัท ซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์ จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 6 : ผลกระทบต่อบริษัท หยัน หว่อ หยุ่น จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 7 : ผลกระทบต่อบริษัท คอลเกต-ปาล์มโอลีฟ (ประเทศไทย) จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 8 : ผลกระทบต่อบริษัท โตโยต้า ทรานสปอร์ต ประเทศไทย จำกัด
- กรณีศึกษาที่ 9 : ผลกระทบต่อบริษัท ไทยอินดัสเตรียลแก๊ส จำกัด (มหาชน)
- กรณีศึกษาที่ 10 : ผลกระทบต่อบริษัท สหวิริยาไลท์เกจสตีล จำกัด

การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการระยะที่ 3 และ 4 ในแต่ละกรณีศึกษา ได้ทำการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่งก่อนและหลังจากมีมาตรการ โดยทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการถึงแนวทางในการปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่ง ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ในหัวข้อที่ 6.1

#### 6.1 สรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ผลการศึกษาแนวทางการขนส่งภายหลังจากมีมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมืองในระยะที่ 3 และ 4 พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่ง โดยเปลี่ยน

มาใช้รถบรรทุกขนาดเล็กแทนเป็นอันดับแรก ทั้งนี้เพราะเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้น สามารถปฏิบัติได้ทันที แต่ในส่วนของกรย้ายสถานประกอบการออกนอกพื้นที่วงแหวนเป็นการแก้ปัญหาในระยะยาว ซึ่งต้องใช้เวลาในการวางแผนและก่อสร้างนาน อีกทั้งต้องลงทุนเป็นเงินมหาศาล

2. ผลการศึกษาผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งภายหลังจากมีมาตรการระยะที่ 3 พบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงกว้าง นั่นคือร้อยละ 3.38 ถึงร้อยละ 90 โดยกรณีศึกษาที่ทำการขนส่งปูนซีเมนต์สูง และกระเบื้องซีเมนต์โยหินได้รับผลกระทบน้อยกว่าร้อยละ 5 เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยของรถบรรทุกขนาดใหญ่กับรถบรรทุกขนาดเล็กมีค่าใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เพราะระยะทางที่ทำการขนส่งในส่วนที่ได้รับผลกระทบนี้มีระยะทางไม่ไกลนัก แต่ถ้ระยะทางที่ทำการขนส่งในส่วนที่ได้รับผลกระทบมีระยะทางไกล ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยของรถบรรทุกขนาดใหญ่กับรถบรรทุกขนาดเล็กจะมีค่าแตกต่างกันมาก โดยรถบรรทุกขนาดเล็กจะมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยมากกว่ารถบรรทุกขนาดใหญ่มาก ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบมากขึ้น

3. ผลการศึกษาผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งจากมาตรการระยะที่ 4 พบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงร้อยละ 3.97 ถึงร้อยละ 89 โดยกรณีศึกษาส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก ยกเว้นกรณีศึกษาที่ทำการขนส่งปูนซีเมนต์สูง และกระเบื้องซีเมนต์โยหินที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างน้อย นอกจากนี้ผลการศึกษา ยังแสดงให้เห็นว่าสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่วงแหวนได้รับผลกระทบมากกว่าสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ภายนอก

4. ผลการศึกษาพบว่าในระยะทางไกลๆ การขนส่งด้วยรถบรรทุก 6 ล้อโดยตรงจะได้รับผลกระทบน้อยกว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่แล้วทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงสู่รถบรรทุก 6 ล้อเพื่อทำการขนส่งสินค้าในวงแหวน ทั้งนี้เพราะไม่ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายหลายครั้ง ซึ่งเสียทั้งเวลา แรงงาน และค่าเช่าพื้นที่ในการเปลี่ยนถ่าย แต่ในระยะทางไกลๆ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่แล้วทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงสู่รถบรรทุก 6 ล้อ เสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุก 6 ล้อโดยตรง ผลการศึกษาที่ได้นี้สอดคล้องกับการศึกษาของ Cooper (1986)

5. เมื่อทำการเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการระยะที่ 3 กับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการระยะที่ 4 พบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการระยะที่ 4 มีค่ามากกว่าหลายเท่าตัว เนื่องจากขอบเขตพื้นที่ที่ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งมีมากกว่า

6. นอกจากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งแล้ว ยังมีผลกระทบในด้านอื่นๆ อีกมาก เช่น ผลกระทบในด้านการลงทุนซื้อรถบรรทุก 6 ล้อเพื่อรองรับการขนส่งดังกล่าว ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ทางผู้ประกอบการจะต้องลงทุนเป็นเงินประมาณ 1.5 - 118.5 ล้านบาท ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงการบริหารงาน และผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อไม่สามารถทำการขนส่งสินค้าเข้าในพื้นที่วงแหวน เนื่องจากลักษณะสินค้าที่ไม่สามารถทำการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดเล็กได้ เช่น กรณีศึกษาที่ทำการขนส่งเหล็กไม่สามารถทำการขนส่งสินค้าได้เป็นมูลค่า 60.8 ล้านบาท/เดือน เป็นต้น

7. ผลการศึกษาผลกระทบต่อราคาขายปลีก พบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีค่าน้อยกว่าร้อยละ 5 ทั้งนี้เป็นเพราะว่าในการคำนวณผลกระทบต่อราคาขายปลีกนั้น ได้นำค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นมาคำนวณเพียงอย่างเดียว ซึ่งยังไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานที่เกิดขึ้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงาน เป็นต้น ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อราคาขายปลีกที่คำนวณได้จึงเป็นผลกระทบขั้นต่ำที่สุด

8. ปัจจัยที่มีผลต่อผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่ง สามารถสรุปได้ดังนี้

- โครงสร้างต้นทุนการขนส่งในแต่ละกรณีศึกษาของรถแต่ละประเภท ทั้งนี้เนื่องจากในแต่ละกรณีศึกษามีการดำเนินงานที่แตกต่างกัน บางกรณีศึกษาได้ว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่ง บางกรณีศึกษาได้ดำเนินการขนส่งสินค้าเอง ค่าใช้จ่ายบางค่าเกิดจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งทำการประมาณ ทำให้ค่าใช้จ่ายที่คำนวณได้แตกต่างกัน ซึ่งถ้าค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยของรถบรรทุกขนาดเล็กมีค่ามากกว่ารถบรรทุกขนาดใหญ่มาก ผลกระทบที่ได้จะมีค่ามากด้วย
- ปริมาณการขนส่ง ถ้าปริมาณการขนส่งในส่วนที่ได้รับผลกระทบมีมาก ผลกระทบที่เกิดขึ้นก็มีค่ามากตามไปด้วย
- ที่ตั้งของสถานประกอบการ จากการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการระยะที่ 3 และ 4 พบว่าสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ในวงแหวนที่ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าได้รับผลกระทบมากกว่าสถานประกอบการที่ตั้งอยู่นอกวงแหวน ทั้งนี้เพราะไม่สามารถหลีกเลี่ยงเส้นทางขนส่งที่ได้รับผลกระทบได้ และในส่วนของขนส่งที่ได้รับผลกระทบมีมากกว่าด้วย
- แนวทางการขนส่งภายหลังจากมีมาตรการ ในแต่ละแนวทางการขนส่งที่ทางผู้ประกอบการจะนำมาใช้ภายหลังจากมีมาตรการจะส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งแตกต่างกัน ทั้งนี้เพราะการดำเนินงานที่แตกต่างกัน
- ขอบเขตพื้นที่ในการจำกัดห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้า-ออก จากการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากมาตรการระยะที่ 3 และ 4 พบว่าเมื่อพื้นที่ที่

ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งมีขอบเขตกว้างขึ้น จะทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีค่ามากขึ้นตามไปด้วย เพราะปริมาณการขนส่งที่ได้รับผลกระทบมีค่ามากขึ้น

#### 9. ปัจจัยที่มีผลต่อผลกระทบด้านราคาขายปลีก สามารถสรุปได้ดังนี้

- ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อราคาขายปลีก กล่าวคือ เมื่อผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีค่าสูง ทางผู้ประกอบการก็จะผลักภาระไปในรูปราคาขายปลีกเพิ่มมากขึ้น
- สัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนส่งในปัจจุบันต่อราคาขายปลีก จากการศึกษา พบว่า กรณีศึกษาที่มีสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนส่งในปัจจุบันต่อราคาขายปลีกสูง จะส่งผลกระทบต่อราคาขายปลีกสูงตามไปด้วย ถึงแม้ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีค่าน้อยก็ตาม

### 6.2 ปัญหาและอุปสรรคในการเก็บข้อมูล

ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการเก็บข้อมูลมีดังนี้

1. เนื่องจากทางรัฐบาลไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการมากพอ ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ทราบรายละเอียดของมาตรการ และไม่ตื่นตัวกับมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้ไม่ได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม
2. ข้อมูลที่ต้องการเก็บเป็นข้อมูลที่ค่อนข้างละเอียดและมีจำนวนมาก ผู้ประกอบการต้องใช้เวลาในการตอบค่อนข้างมาก บางบริษัทจัดข้อมูลเหล่านี้เป็นความลับ ทำให้ได้กรณีศึกษาไม่มากนัก และไม่สามารถวิเคราะห์ผลกระทบในภาพรวมของกลุ่มอุตสาหกรรมนั้นๆได้ เนื่องจากข้อมูลมีไม่เพียงพอ
3. ผู้ประกอบการไม่ได้วางแผนการขนส่งเพื่อรองรับมาตรการดังกล่าวอย่างจริงจัง ดังนั้นแนวทางที่นำมาวิเคราะห์นั้น เป็นเพียงแนวทางที่คาดว่าจะนำมาใช้เท่านั้น ซึ่งเมื่อถึงเวลาประกาศใช้มาตรการอาจจะมีการปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งที่แตกต่างกันออกไป

### 6.3 ข้อเสนอแนะ

การศึกษาที่จะดำเนินการในอนาคตในเรื่องผลกระทบจากมาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมือง ควรพิจารณาดำเนินการในแนวทางต่อไปนี้

- ทำการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบต่อต้นทุนทางธุรกิจในภาพรวมของแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อนำเสนอต่อรัฐบาลเป็นแนวทางในการผ่อนผันมาตรการ
- ทำการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบในกลุ่มสินค้าประเภทเกษตรกรรม ทั้งนี้คาดว่าจะได้รับผลกระทบมาก เพราะส่วนใหญ่ทำการขนส่งด้วยรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป
- ทำการศึกษาผลกระทบในด้านต่างๆ นอกเหนือจากผลกระทบต่อต้นทุนทางธุรกิจ เช่น ผลกระทบในด้านการจราจร อากาศ เสียง และ อุบัติเหตุ เพื่อทำการคำนวณผลประโยชน์สุทธิที่จะได้รับจากมาตรการ
- ภายหลังจากที่มาตรการระยะที่ 3 และ 4 ถูกประกาศบังคับใช้แล้ว ควรทำการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง เพราะอาจจะได้รับความรุนแรงมากกว่าที่ทำการศึกษารั้งนี้
- ศึกษารูปแบบการขนส่งโดยวิธีอื่น เช่น ทางน้ำ ทางรถไฟ ทั้งนี้เนื่องจากอาจจะได้รับผลกระทบน้อยกว่าการขนส่งทางบก
- ศึกษาถึงความเป็นไปได้โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สจร. กรมขนส่งทางบก กระทรวงพาณิชย์ สภาพัฒนา สำนักงานสิ่งแวดล้อม และรสป. เป็นต้น ในการจัดหาแนวทางเพื่อรองรับมาตรการดังกล่าวให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด อาทิ การลดภาษีสำหรับรถบรรทุก 6 ล้อ การหาล้างสินค้า หรือสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองของเอกชนสำหรับสินค้าบางประเภทที่ไม่สามารถเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าชานเมืองในปัจจุบันได้ เป็นต้น