

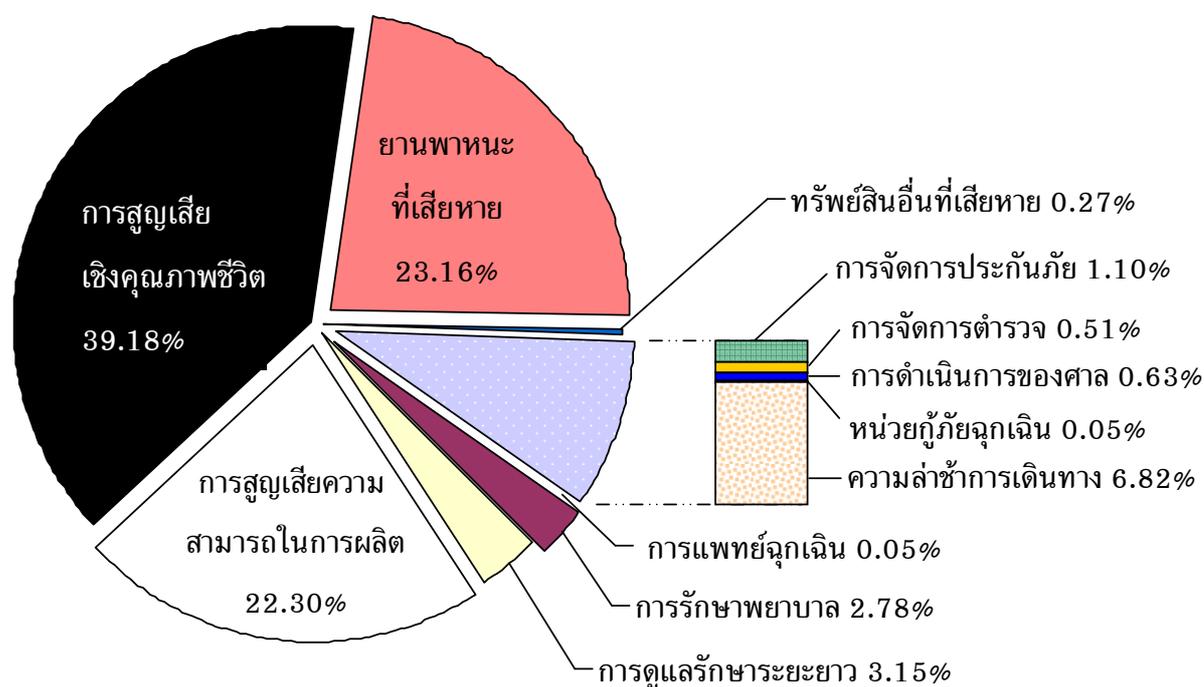
บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจลาจลทางบกของจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2547 โดยวิธีการทวนมนุษย์ ประโยชน์จากการประเมินและข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในครั้งต่อไป

5.1 สรุปผลการวิจัย

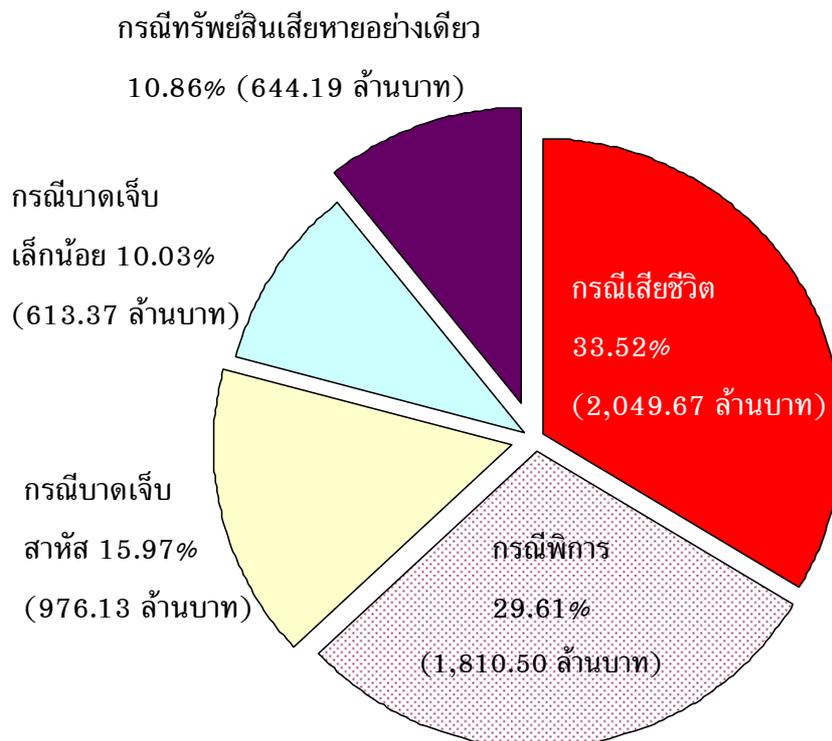
จากผลการวิจัยพบว่ามูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจลาจลทางบกของจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2547 เป็นเงินทั้งสิ้น 6,113,849,782 บาท เปรียบเทียบกับขนาดผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดปีเดียวกันแล้ว คิดเป็น 4.90% โดยมูลค่าความสูญเสียนี้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มด้วยกัน คือ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์มีมูลค่าความสูญเสียมากที่สุดเป็นเงิน 4,124,141,583 บาท คิดเป็น 67.46% ของมูลค่าทั้งหมด ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายจากหน่วยการแพทย์ฉุกเฉิน 3,137,424 บาท (0.05%) ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล 169,964,788 บาท (2.78%) ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต 1,363,277,288 บาท (22.30%) ค่าใช้จ่ายจากการดูแลรักษากระยะยาว 192,478,965 บาท (3.15%) และค่าการสูญเสียเชิงคุณภาพชีวิต 2,395,383,118 บาท (39.18%) รองลงมาเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย เป็นเงิน 1,432,718,372 บาท คิดเป็น 23.43% ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย 1,416,129,131 บาท (23.16%) และค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย 16,589,241 บาท (0.27%) กลุ่มสุดท้ายความสูญเสียทั่วไป เป็นเงิน 556,989,827 บาท คิดเป็น 9.11% ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย 67,455,098 บาท (1.20%) ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของตำรวจ 31,190,283 บาท (0.51%) ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของศาล 38,348,260 บาท (0.63%) ค่าใช้จ่ายจากหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน 2,874,421 บาท (0.05%) และค่าความล่าช้าในการเดินทาง 417,121,765 บาท (6.82%) รายละเอียดดังตารางที่ 4.41 และสัดส่วนมูลค่าความสูญเสียแสดงได้ดังภาพที่ 5.1



ภาพที่ 5.1 สัดส่วนมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจรรยาทางบกจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2547

มูลค่าความสูญเสียรวมจากอุบัติเหตุจรรยาทางบก จังหวัดสงขลาปี พ.ศ. 2547 หากพิจารณาจำแนกตามระดับความรุนแรง (ผู้ประสบอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจรรยา) พบว่ากรณีเสียชีวิตมีมูลค่าสูงถึง 2,049,666,438 บาท (33.52%) รองลงมากรณีพิการ 1,810,503,863 บาท (29.61%) กรณีบาดเจ็บสาหัส 976,127,096 บาท (15.97%) กรณีบาดเจ็บเล็กน้อยและกรณีทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว เป็นเงิน 613,366,292 บาท (10.03%) 664,186,093 บาท (10.86%) ตามลำดับ และสัดส่วนมูลค่าความสูญเสียสามารถแสดงได้ดังภาพที่ 5.2

ในส่วนมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจรรยาเฉลี่ยต่อรายของผู้ประสบเหตุ พบว่ากรณีผู้บาดเจ็บสาหัสจนพิการสูงที่สุดเป็นเงิน 6,014,963 บาท เป็นค่าความสูญเสียเชิงคุณภาพชีวิตสูงถึง 3,950,322 บาท คิดเป็น 65.67% ของมูลค่าความสูญเสียทั้งหมด รองลงมากรณีผู้เสียชีวิต 4,140,740 บาท ผู้บาดเจ็บสาหัสและผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเป็นเงิน 132,788 บาท 24,070 บาท ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.42 และมูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยต่อครั้งอุบัติเหตุจรรยา ยังพบอีกว่าอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุด 5,105,362 บาท รองลงมาอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส 186,096 บาท อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 38,030 บาทและอุบัติเหตุที่มีทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว 19,749 บาท ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.43



ภาพที่ 5.2 สัดส่วนมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรางทางบกจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2547 ตามระดับความรุนแรง

อุบัติเหตุจากรางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ 9 ถึง 18 เมษายน 2547 พบว่ามูลค่าความสูญเสียเป็นเงินทั้งสิ้น 118,140,615 บาท เป็นมูลค่าความสูญเสียกรณีผู้เสียชีวิต 74,533,325 บาทหรือ 63.09% ของมูลค่าทั้งหมด และช่วงเทศกาลปีใหม่ในระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2547 ถึง 4 มกราคม 2548 มีมูลค่าความสูญเสีย 53,277,963 บาทเป็นมูลค่าความสูญเสียกรณีผู้เสียชีวิตสูงถึง 46,239,543 บาทหรือ 92.80% และมูลค่าความสูญเสียของทั้งสองเทศกาลหากเปรียบเทียบกับขนาดผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดปีเดียวกันแล้ว คิดเป็น 0.13%

5.2 ประโยชน์จากการประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากราง

ผลจากการประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากราง ทำให้ทราบถึงระดับความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุจากรางที่เกิดขึ้น จากผลกระทบความสูญเสีย ณ.ปัจจุบันและในอนาคต ปัจจัยที่บ่งชี้ถึงระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรางก็คือ จำนวนผู้ประสบเหตุและจำนวนอุบัติเหตุจากราง จากองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 กลุ่มดังกล่าวที่ไว้ในหัวข้อที่ 3.4 และสามารถ ใช้ประโยชน์ประกอบการตัดสินใจทางเลือกเชิงนโยบายเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาด้านความ

ปลอดภัยทางถนนอย่างสมเหตุสมผลในแง่ของการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร โดยการนำมาตรการที่มีศักยภาพภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน จากนโยบายของรัฐบาลภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน หรือ 5 E's ซึ่งประกอบด้วย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2458)

5.2.1 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Low Enforcement) จากมาตรการ 3ม.(เมาไม่ขับ มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยและสวมหมวกกันน็อค) 2ข. (คาดเข็มขัดนิรภัยและใบขับขี่) และ 1ร. (ไม่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด)

5.2.2 ด้านวิศวกรรม (Engineering) การดำเนินการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง (Black Spot) หรือบริเวณถนนที่เป็นอันตราย (Hazardous Road Location) และตรวจสอบความพร้อมของเส้นทางคมนาคม

5.2.3 การให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Public Relation, Education and Public Participation) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมาย ดำเนินการให้ความรู้ปลูกฝังสร้างจิตสำนึกแก่ประชาชนและเยาวชนในการป้องกันภัยจากอุบัติเหตุจราจร

5.2.4 ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service หรือ EMS) การสร้างระบบที่มีประสิทธิภาพ อุปกรณ์เครื่องมือและเจ้าหน้าที่ที่มีความพร้อมสามารถปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว

5.2.5 การติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information) การจัดเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อวิจัยประเมินผล เพื่อการวางแผนกำหนดแนวทาง ปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์และประเมินผลการดำเนินงาน

มาตรการดังที่ได้กล่าวข้างต้นสามารถเป็นแนวทางในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร โดยการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานโครงการภายใต้งบประมาณที่มีอยู่บนพื้นฐานของผลตอบแทนต่อการลงทุนที่มีความคุ้มค่า และการกำหนดเป้าหมายเพื่อลดมูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้น ก่อน และหลังดำเนินการ

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไปสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

5.3.1 การประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร โดยวิธีการทุนมนุษย์

5.3.1.1 ค่าการรักษาพยาบาล ควรพิจารณาเพิ่มเติมถึงค่าใช้จ่ายของผู้บาดเจ็บที่กลับไปรักษาตัวอยู่ที่บ้านและจะต้องเดินทางกลับมาติดตามอาการที่โรงพยาบาล

5.3.1.2 ค่าความล่าช้าในการเดินทางบนท้องถนน ควรพิจารณาเพิ่มเติมถึงมูลค่าของการสูญเสียพลังงานเชื้อเพลิง ความสึกหรอของยานพาหนะที่ติดขัดอยู่บนท้องถนนเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร

5.3.1.3 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรางทางบกสำหรับการวิจัย โดยการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องๆ จัดเก็บรวบรวมข้อมูลตามรูปแบบที่กำหนดไว้ในทุกๆ ปี เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ต้องการสำหรับใช้ในการประเมินค่าความสูญเสียในปีถัดไป

5.3.2 การประยุกต์ใช้งานคอมพิวเตอร์สำหรับการเขียนโปรแกรมเพื่อคำนวณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรางที่สามารถปรับมูลค่าให้เป็นปัจจุบันได้ในทุกๆ ปี

5.3.3 หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากราง ควรจะมีการบูรณาการในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลให้อยู่รูปของระบบฐานข้อมูลเดียวกันทั้งในระดับจังหวัดและระดับประเทศ สำหรับการวิจัยเพื่อเป็นประโยชน์แก่สังคมและประเทศชาติ ตลอดจนถึงการติดตามเฝ้าระวัง และการกำหนดนโยบายเพื่อจัดทำแผนงานโครงการ ตลอดจนถึงการประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

5.3.4 การประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรางในครั้งต่อไปควรนำวิธีการ “ยินดีพร้อมจ่าย หรือ Willingness to Pay” มาใช้ในการวิจัยเพื่อเกิดความหลากหลายของวิธีการและการเปรียบเทียบถึง จุดเด่น จุดด้อยกับวิธีการทุนมนุษย์ (Human Capital)