

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของการวิจัย

อุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาหลักที่ทุกประเทศทั่วโลกตระหนักถึงความสำคัญและนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และการคมนาคมขนส่งที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อุบัติเหตุจราจรยังเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ความพิการ การเสียชีวิตก่อนวัยอันควร การสูญเสียเชิงคุณภาพชีวิต และการสูญเสียทรัพย์สินตลอดจนถึงการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ นอกจากนี้กระทบต่อตัวผู้ประสบเหตุเองแล้ว ครอบครัวญาติสนิทมิตรสหาย ก็จะได้รับผลกระทบดังกล่าวด้วยเช่นกัน

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) แสดงให้เห็นว่าแต่ละปีกว่า 1.2 ล้านคนเสียชีวิต มากกว่า 50 ล้านคนบาดเจ็บ แต่ละวันผู้คนจำนวนมากกว่า 3,000 คน เสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ครองยอดร้อยละ 85 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมดเกือบร้อยละ 90 ของผู้ที่สูญเสียถึงขั้นทุพพลภาพจากการบาดเจ็บ และพยากรณ์ไว้ว่าระหว่าง ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2563 การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนจะลดลงประมาณร้อยละ 30 ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูงแต่จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง ได้จัดลำดับสาเหตุของโรคและการบาดเจ็บโดยวัดในรูปของจำนวนปีที่สูญเสียไปเนื่องจากการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร และการสูญเสียสุขภาพจากเหตุทุพพลภาพ (Disability Adjusted Life Year หรือ DALY) เป็นตัวชี้วัด พบว่าในปี พ.ศ. 2543 การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอยู่ในลำดับที่ 9 คาดว่าแนวโน้มจะทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นจนกลายมาเป็นลำดับที่ 3 ในปี พ.ศ. 2563 หากปราศจากการดำเนินการที่เหมาะสม และมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจแต่ละปีอยู่ในช่วงร้อยละ 1 ถึง 2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross National Product หรือ GNP) (World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004)

ประเทศไทยรอบใน 19 ปี ที่ผ่านมามีตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2530 ถึงปี พ.ศ. 2548 คดีอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจนถึงปี พ.ศ. 2542 จำนวน 67,800 ราย จากนั้นเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ จนถึงกระทั่งปี พ.ศ. 2548 มีจำนวน 94,364 ราย (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549) ส่วนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร การเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากอัตรา 8.30 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2530 เพิ่มขึ้นเป็น 27.20 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2539 และลดลงเรื่อยมาจนถึง ปี พ.ศ. 2541 อัตรา 12.80 ต่อแสนประชากรซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศได้ประสบวิกฤติ

เศรษฐกิจ หลังจากนั้นแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอีกค่อนข้างคงที่ ถึงปี พ.ศ. 2548 อัตราเฉลี่ย 21.17 ต่อแสนประชากร และยังพบว่าเพศชายมีอัตราการเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในช่วง ปี พ.ศ. 2541 ถึง ปี พ.ศ. 2548 มีอัตราค่อนข้างคงที่เฉลี่ย 1,542.70 ต่อแสนประชากร (กระทรวงสาธารณสุข, 2549)

ความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศในปี พ.ศ. 2545 เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 139,235 ล้านบาท หรือ 2.56% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product หรือ GDP) โดยค่าความสูญเสียเฉลี่ยต่อรายของการเสียชีวิตอยู่ที่ 3,050,112 บาท (L. Paramet and T. Yordphal, 2005) จะเห็นได้ว่ามูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศเป็นอย่างยิ่ง กล่าวได้ว่า “อุบัติเหตุจราจรเป็นความหายนะขนาดใหญ่ของประเทศ” (พิชัย ธานีรณานนท์, 2543)

สงขลาเป็นจังหวัดหนึ่งซึ่งประสบปัญหาดังกล่าวเช่นกัน สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ.2541 มีจำนวน 641 ราย จากนั้นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สูงที่สุดในปี พ.ศ. 2547 จำนวน 1,201 ราย มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหายเป็นเงิน 25,446,670 บาท จากนั้นลดลงอีกในปี พ.ศ. 2548 จำนวน 819 ราย รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ครองการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาเป็นรถปิคอัพ และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลตามลำดับ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549) ส่วนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในช่วงปี พ.ศ. 2546 ถึง พ.ศ. 2548 ที่เสียชีวิตแต่ละปีมีจำนวนใกล้เคียงกันเฉลี่ย 345 ราย อัตรา 26.63 ต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยของประเทศ 19%และผู้บาดเจ็บในแต่ละปีมีจำนวนใกล้เคียงเช่นกัน เฉลี่ย 23,564 ราย อัตรา 1,819 ต่อแสนประชากร สูงกว่าอัตราการบาดเจ็บเฉลี่ยของประเทศ 17% ในช่วงปีเดียวกัน (กระทรวงสาธารณสุข, 2549)

จะเห็นได้ว่าสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสงขลานั้นวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องดังกล่าว จากการเป็นเมืองท่า และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคใต้ตอนล่าง ส่งผลให้การคมนาคมขนส่งมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี และสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

การวิจัยครั้งนี้ได้เน้นถึงการประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นของจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2547 เพื่อทราบถึงสถานการณ์และบ่งชี้ถึงค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในรูปของตัวเงินโดยวิธีการทุนมนุษย์ (Human Capital) ผลจากการประเมินดังกล่าวจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการตัดสินใจเชิงนโยบายและการจัดทำแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างสมเหตุสมผลในแง่ของการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 ศึกษาวิธีการและขั้นตอนในการประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกโดยวิธีการทุนมนุษย์

1.2.2 ประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของจังหวัดสงขลา
ปี พ.ศ. 2547

1.2.3 เสนอแนะประโยชน์จากการประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกด้วยวิธีการทุนมนุษย์ โดยใช้สถิติ
ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกของจังหวัดสงขลาปี พ.ศ.2547 เป็น
ฐานข้อมูลในการวิจัย

1.4 ขั้นตอนวิธีดำเนินการวิจัย

1.4.1 ทบทวนศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.4.2 ศึกษาวิธีการและขั้นตอนการประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก
โดยวิธีการทุนมนุษย์

1.4.3 พิจารณาองค์ประกอบแต่ละส่วนที่ก่อให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร
ทางบก

1.4.4 เก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งต่างๆที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.4.5 ประเมินค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.4.6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะจากการประเมิน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบถึงวิธีการและขั้นตอนในการประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร
ทางบกโดยวิธีการทุนมนุษย์

1.5.2 ทราบถึงค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของจังหวัดสงขลา
ปี พ.ศ. 2547 และสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร

1.5.3 สามารถนำผลการประเมินเป็นแนวทางสู่การตัดสินใจเชิงนโยบายด้านความ
ปลอดภัยทางถนนอย่างสมเหตุสมผลในแง่ของการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ