

หน้าต่างความคิด
● เกียรติอนันต์ ล้วนแก้ว



ในที่สุดกรุงเทพฯ-มหานครเมืองหลวงของเรา ก็ได้รับตำแหน่งเมือง รดติดอันดับ 1 ความจริงแล้วในช่วงหลายปีที่ผ่านมาเราก็ติดอันดับต้นๆ มาตลอด ไม่ใช่ว่าไม่มีใครคิดจะทำอะไรหลายหน่วยงาน หลายคน หลายองค์กร ต่างก็พยายามหาทางลดปัญหานี้กันมาหลายรอบแล้ว แต่จำนวนครั้งที่ล้มเหลวกับจำนวนครั้งที่พยายามก็เท่ากันมาตลอด จนหลายคนเริ่มคิดว่า ปัญหานี้คงไม่มีทางแก้ได้

เวลาเราพูดถึงรดติดจะมีการพูดถึงความเสียหายทางเศรษฐกิจคู่กันไปด้วยเสมอ ทั้งจากการสิ้นเปลืองพลังงาน ความล่าช้าในการไปทำงาน สุขภาพกาย และสุขภาพจิต ซึ่งอาจจะส่งผลต่อความสามารถในการทำงาน นอกจากนี้เวลาที่เสียไปยังส่งผลต่อเวลาที่จะใช้กับครอบครัวอีกด้วย ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงมีทั้งทางตรงและทางอ้อม

เพื่อให้เห็นถึงมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าสูงแค่ไหน ผมลองไปดูงานวิจัยในต่างประเทศเกี่ยวกับต้นทุนทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากปัญหาจราจร โดยเลือกเฉพาะงานที่ระบุมูลค่าเป็นสัดส่วนของขนาดเศรษฐกิจของประเทศเพื่อใช้ในการประมาณค่าโดยคร่าวๆ ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกรุงเทพมหานครจะมีมากแค่ไหน

ต้องขอออกตัวไว้ก่อนเลยว่า การเอาตัวเลขของประเทศอื่นมาใช้คงไม่สามารถให้ค่าที่แม่นยำได้ แต่อย่างน้อยก็พอช่วยให้เรามองเห็นขอบเขตของความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ชัดเจนขึ้นว่าความเสียหายคิดเป็นกี่บาท

จากการไปดูงานวิจัยในต่างประเทศพบว่า ตัวเลขความเสียหายส่วนใหญ่มีความต่างกันพอสมควร ผมเลยเลือกประเทศมา 2 กลุ่ม **กลุ่มแรก** เป็นประเทศที่มีผลกระทบต่ำ เพราะมีระบบขนส่งมวลชนดีอยู่แล้ว และมีความหนาแน่นต่อประชากรต่อพื้นที่ต่ำ เพื่อให้ประมาณการผลกระทบ

รดติด...ราคาแพง...

การประเมินมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากปัญหารดติดในกรุงเทพมหานคร

ประมาณการขั้นต่ำ			ประมาณการขั้นสูง		
ประเทศ	สัดส่วนผลกระทบ	มูลค่า (ล้านบาท)	ประเทศ	สัดส่วนผลกระทบ	มูลค่า (ล้านบาท)
ฟินแลนด์	0.8%	34,268.5	สเปน	1.90%	78,445.9
สหรัฐอเมริกา	0.5%	20,643.7	อิตาลี	2.01%	82,987.6
สหราชอาณาจักร	1.0%	41,287.3	ฝรั่งเศส	1.80%	74,317.2
สวีเดน	1.0%	41,287.3	กรีซ	1.60%	66,059.7
เนเธอร์แลนด์	0.2%	9,496.1	อียิปต์	3.50%	144,505.7
มูลค่าเฉลี่ยต่อปี		29,396.6	มูลค่าเฉลี่ยต่อปี		89,263.2
มูลค่าเฉลี่ยต่อวัน		80.5	มูลค่าเฉลี่ยต่อวัน		244.6

ขั้นต่ำ **อีกกลุ่ม** เป็นประเทศที่ใช้ในการประมาณการผลกระทบขั้นสูง

จากตาราง ที่นำเสนอจะเห็นว่าผลกระทบขั้นต่ำอยู่ระหว่าง 0.2% ถึง 0.8% ส่วนผลกระทบขั้นสูงอยู่ระหว่าง 1.6% ถึง 3.5%

ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระบุว่าในปี 2557 มูลค่าตลาดในปัจจุบันของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครที่วัดโดยผลิตภัณฑ์มวลรวม (Gross Provincial Product หรือ GPP) มีมูลค่า 4,128,733.97 ล้านบาท นั่นหมายความว่า ถ้าผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อกรุงเทพมหานครมีสัดส่วนเท่ากับที่เกิดขึ้นในฟินแลนด์ (0.8%) มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจจะเท่ากับ 4,128,733.97 คูณ 0.8% เท่ากับ 34,268.5 ล้านบาทต่อปี

เราใช้วิธีนี้คิดมูลค่าความเสียหายโดยใช้ตัวเลขของทุกประเทศในตารางก็จะได้ออกมาตามที่ได้แสดงไว้ เมื่อนำมาหาค่าเฉลี่ยจะพบว่ามูลค่าความเสียหายต่อปีอยู่ระหว่าง 29,396.60 ถึง 89,263.20 ล้านบาท

ถ้าคิดมูลค่าต่อวัน ก็เอา 365 มาหารจะได้ระหว่าง 80.5 ถึง 244.6 ล้านบาทต่อวัน หากมีคำถามว่า 365 บาทรวมวันหยุดเข้าไปด้วยจะเหมาะสมหรือเปล่านั้นก็ต้องขอบอก

ว่า สำหรับกรุงเทพมหานครของเรา วันหยุดหรือวันธรรมดา รถก็ติดเป็นธรรมดาอยู่แล้ว การใช้ตัวเลขจำนวนวันทั้งปีจึงไม่น่าจะกระทบกับผลที่ออกมามากนัก

เห็นตัวเลขแล้วก็น่าตกใจนะครับ เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าใกล้เคียงกับ GPP ของจังหวัดเชียงราย และมีมูลค่าเกือบ 4 เท่าของ GPP ของจังหวัดอ่างทอง คิดกันเล่นๆ คือ แต่ละปีเราเผาเงิน

ที่จังหวัดเชียงรายสร้างทิ้งไปทั้งหมด หรือเผาเงินที่จังหวัดอ่างทองสร้างได้ไป 4 รอบ

แม้ว่าปัญหารดติดยังเป็นปัญหาโลกแตกสำหรับกรุงเทพมหานคร และเริ่มเป็นปัญหาในจังหวัดอีกหลายจังหวัด ซึ่งคงจะแก้ได้ไม่ง่าย แต่สิ่งที่ซ่อนอยู่ในตัวเลขเหล่านี้คือ ทางเลือกที่เราสามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทย

สังเกตไหมครับว่าประเทศที่มีผลกระทบไม่สูงส่วนใหญ่มีประชากรต่อพื้นที่ไม่หนาแน่น และมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี เดินทางไปมาได้สะดวก แสดงว่า เราเองก็สามารถลดผลกระทบได้ด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึง และอาจต้องคิดกันอย่างจริงจังเรื่องการวางวิธีการกระจายความเจริญไปยังจังหวัดใกล้เคียง เพื่อย้ายคนบางส่วนออกไปทำงานในพื้นที่

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 200,000
Ad Rate: 2,400

Section: First Section/ทัศนะ

วันที่: ศุกร์ 2 กันยายน 2559

ปีที่: 29

ฉบับที่: 10207

Col.Inch: 58.73

Ad Value: 140,952

หน้า: 8(ล่างซ้าย)

PRValue (x3): 422,856

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: หน้าต่างความคิด: รถติด...ราคาแพง...

ใกล้เคียง

จริงอยู่นโยบายทั้งสองเรื่องนี้ “แพง”
แน่นอน แต่หากยอมตัดใจทุ่มทุนสักที่
คิดแบบภาพรวมว่าต้องทำอะไรบ้างเพื่อ
ให้เกิดระบบขนส่งมวลชนที่ดี และจะ
ย้ายคนบางส่วนออกไปยังพื้นที่ใกล้เคียง
ยังไงให้เขาคุณภาพชีวิตไม่ด้อยไปกว่าเดิม
ผลในระยะยาวย่อมคุ้มค่า เพราะต้นทุน
ของการไม่ทำอะไรในทุกวันนี้มันก็แพง
แสนแพงอยู่แล้ว