



ปัญหาถดถอย “จ็อกกี้”

วารสาร สยามโกเศศ

วันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2552

หน้า 6

ความพยายามในการแก้ไขปัญหารถสาธารณะในจาการ์ตาทำให้เกิดอาชีพใหม่ สร้างรายได้ให้คนยากจน แต่ขณะเดียวกันก็ทำให้ขาดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาและคาดเดาได้ว่าไม่อาจจะใช้มาตรการใดแก้ปัญหาจราจรก็ตาม ทรายที่ไม่คำนึงถึงประเด็นเศรษฐศาสตร์และวัฒนธรรมแล้ว ก็ไม่มีทางสำเร็จไปได้

สื่อต่างประเทศชอบกล่าวถึงการจราจรที่เลวร้ายที่สุดของจาการ์ตา และมักพาดพิงถึงกรุงเทพฯด้วย (แท้จริงแล้วที่หนักหนาอีกแห่งก็คือมะนิลา) ซึ่งปัจจุบันกรุงเทพฯดีกว่าอีกหลายเมืองในเวลาเร่งด่วน และมีรถไฟฟ้าและใต้ดินให้เลือกอีกด้วย

จาการ์ตาที่มีประชากรอยู่อาศัยถึงกว่า 10 ล้านคน ในประชากรของประเทศทั้งหมด 240 ล้านคน มีรถยนต์ออกใหม่วันละ 236 คัน รถมอเตอร์ไซด์ใหม่วันละ 891 คัน ทำให้มีจำนวนยานยนต์เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.5 ต่อปี ในขณะที่พื้นที่ผิวจราจรใหม่แทบไม่เพิ่มขึ้นเลย

ตัวเลขพยากรณ์ที่น่ากลัวก็คือหากเป็นไปในทิศทางนี้ ก่อนปี 2011 หรือ 2 ปีจากปัจจุบัน การจราจรในจาการ์ตาจะเป็นอัมพาตอย่างสมบูรณ์

ทางการอินโดนีเซียรู้ดีว่าการจราจรเป็นปัญหาหนักเพียงใด (รถติดกันหนักหนาทุกเช้าเย็นจะไม่ได้เห็นได้อย่างไร) จึงได้แก้ไขด้วยการพยายามสร้างถนน ระบบขนส่งมวลชน ฯลฯ แต่ก็ไม่เป็นผลเนื่องจากนานาปัญหาของคนในแถบนี้ (ย้อนไปดูก็ได้ว่าบ้านเราใช้เวลาานเท่าใดกว่าสนามบินสุวรรณภูมิ รถไฟฟ้าและใต้ดินจะคลอດ) คอร์รัปชันเป็นปัญหาใหญ่ที่สุด เมื่อผลประโยชน์ไม่ลงตัวมันก็เดินหน้าไม่ได้ และถึงเดินหน้าได้ “ไอติมก็เหลือเพียงครึ่งแท่ง” เท่านั้น

เมื่อสิบกว่าปีมาแล้ว ในจาการ์ตาผมเห็นเขาห้ามรถที่มีเลขป้ายทะเบียนลงท้ายเลขคู่เลขคี่ผ่านบางถนนในบางวัน

หรือบางเวลาเพื่อกระจายปริมาณการจราจร แต่ก็ดูจะไม่ได้ผล สิ่งที่เกิดขึ้นก็คือธุรกิจป้ายทะเบียนเดือนเพื่อพ่อเจ้าของรถเปลี่ยนป้ายทะเบียนเพื่อให้วิ่งได้ในถนนที่มีกฎหมายห้ามตามที่ต้องการ

วิธีหนึ่งที่หลงเหลือมาจนถึงปัจจุบันก็คือรถจะสามารถวิ่งในเลนพิเศษที่ทำให้เคลื่อนตัวได้เร็วขึ้นบ้างก็เมื่อมีคนนั่งในรถไม่ต่ำกว่า 3 คนขึ้นไป หรือที่เรียกว่าช่องทางจราจร “3 in 1” กล่าวคือผู้โดยสาร 3 คนในรถ 1 คัน

จุดประสงค์ก็คือต้องการให้เกิดแรงจูงใจในเรื่อง car-pooling (หลายคนต้องนั่งรถแชร์กันมา) เพื่อลดจำนวนรถในท้องถนน ลดผลกระทบจากการจราจรติดขัด (ปัจจุบันการจราจรเช่นนี้ทำให้ต้องเสียน้ำมันและเสียเวลาเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่าปีละ 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 45,000 ล้านบาท ตัวเลขนี้ยังไม่รวมต้นทุนด้านสาธารณสุขที่ต้องเสียไปอีก) แต่คนอินโดนีเซียคล้ายคนไทยในความสามารถที่จะหลบหลีกกฎหมาย เพื่อเข้าไปใช้เลน “3 in 1” ถึงแม้จะขับรถมาคนเดียวก็ตาม ดังนั้นจึงเกิดอาชีพ “จ็อกกี้” ขึ้น

ริมถนนก่อนที่จะเข้าเส้นทาง “3 in 1” จะมีเด็ก ผู้หญิงสาวและกลางคน บ้างก็อุ้มเด็กด้วย ยืนอยู่พร้อมกับขู่นี้ 1 หรือ 2 นิ้ว เพื่อบอกให้รู้ว่ายินดีรับจ้างนั่งรถไปด้วยก็ คนเพื่อจะได้สามารถใช้ช่องทางจราจร “3 in 1” ได้

ค่าจ้างก็คือหนึ่งเหรียญสหรัฐต่อหนึ่งคนต่อหนึ่งเที่ยว “จ็อกกี้” เหล่านี้จะมายืนรอกันแน่นตอนเช้าและเย็น มุมหนึ่งนับได้ 100-200 คน เมื่อได้เที่ยวหนึ่งแล้วก็จะนั่งรถเมล์ย้อนมาจุดเก่า วันหนึ่งก็ทำเงินได้ไม่น้อยเมื่อเทียบกับค่าจ้างทำงานบ้านเดือนละ 30 เหรียญสหรัฐ

หลายคนทำมา 9-10 ปี ตั้งแต่เป็นเด็กจนโต เรียกได้ว่าอาชีพ “จ็อกกี้” ทำรายได้ให้คนจนที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ในจาการ์ตา การรับจ้าง “จ็อกกี้” ที่กว้างขวางมากขึ้น เมื่อรถในเลนธรรมดาติดมากขึ้น ทำให้นโยบาย “3 in 1” ได้ผลน้อยลง

หากวิเคราะห์ในเชิงเศรษฐศาสตร์ ค่าจ้าง "จ็อกกี้" ในแต่ละเที่ยวโดยแท้จริงแล้วก็คือค่าทางด่วนเหมือนบ้านเรานั่นเอง โดยถือว่าเลนพิเศษเหล่านี้คือทางด่วน เพียงแต่เป็นค่าทางด่วนที่ต้องจ่ายหากไม่มี car-pooling ตามปกติ (รวมพรรคพวกเพื่อนฝูงขึ้นรถไม่ต่ำกว่า 3 คน)

แทนที่การ "ทางพิเศษ" จะได้เงินค่าทางด่วนไป ก็ไปเข้ากระเป๋า "จ็อกกี้" เหล่านี้แทน トラบใดที่เจ้าของรถคิดว่าค่าจ็อกกี้ 1-2 เหรียญ (ค่าทางด่วน) คู่กับเวลาเดินทางที่เร็วขึ้น ก็ยินดีจ่ายเสมอ แต่ถ้าวรถในเลน "3 in 1" ติดหนักไม่มีอะไรต่างไปจากเลนธรรมดาแล้ว "จ็อกกี้" ก็จะไม่ทำงานเพราะเจ้าของรถเห็นว่าเงิน 1-2 เหรียญไม่ได้ทำประโยชน์ให้แก่เขาเพราะถึงจุดหมายปลายทางด้วยเวลาเท่ากับเลนธรรมดา (ไม่มีเวลาพิเศษที่เร็วขึ้น)

หากการจราจรของจากรถหนักหนาขึ้นทุกที ก็จะมีคนมาใช้บริการเลน "3 in 1" มากขึ้น บางคนก็ใช้ car-pooling และบางคนก็ใช้บริการ "จ็อกกี้" แต่เมื่อรถในเลน "3 in 1" ติดมากขึ้น ทุกทีๆ จนใช้เลนปกติก็ไม่ได้เหมือนกัน "จ็อกกี้" เหล่านี้ซึ่งคาดว่าจะมีเป็นหมื่นคนก็จะว่างงานในที่สุด

ตำรวจมีการไล่จับ "จ็อกกี้" เหล่านี้เป็นครั้งคราวแต่ก็ไม่ได้ผล เหมือนกับการไล่จับ "ขบวนการชายก๊วยแซก" ถึงหน้าต่างรถยนต์ในกรุงเทพฯ ที่ลามตั้งแต่นางเลิ้งยันทางขึ้นทางด่วนยมราชอยู่ในขณะนี้

ทางการกำลังคิดจะใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์ติดรถที่เรียกว่าระบบ ERP (Electronic Road Pricing) มาใช้แทน "3 in 1" กล่าวคือเก็บเป็นค่าผ่านทางพิเศษไปเลย เมื่อวิ่งผ่านเข้าเลน หากคนนั่ง 3 คนขึ้นไปก็คิดราคาหนึ่ง หรือออกเป็นบัตรพิเศษให้วิ่งผ่านได้เลยหากเป็นรถที่ปกติก็มีคนนั่งไม่ต่ำกว่า 3 คน (คอร์รัปชั่นจะทำลายระบบอีก เพราะรถเกือบทุกคันอาจมีบัตรพิเศษนี้)

ปัจจุบันระบบ ERP ใช้กันมากขึ้นนับตั้งแต่สิงคโปร์ ประสบผลสำเร็จตลอดเวลากว่า 30 ปีที่ผ่านมา กล่าวคือหากเข้าไปใจกลางเมืองในเวลาเร่งด่วนก็ต้องจ่ายเงิน (ระบบนี้เปรียบเสมือนกลไกราคาแบ่งสรรผิวจราจรที่มีความไม่พอดีระหว่างดีมานด์และซัพพลายในช่วงเวลาเร่งด่วน) ปัจจุบันเมื่อเทคโนโลยีก้าวหน้าขึ้นก็มีการใช้กันกว้างขวางยิ่งขึ้น เช่นในลอนดอน โคเปนเฮเกน ฮ็องกง ปารีส ฯลฯ

มีผู้วิจารณ์ว่าการมี "จ็อกกี้" เช่นนี้ทำให้นโยบาย "3 in 1" ล้มเหลวโดยสิ้นเชิง อย่างไรก็ตามหากพิจารณาว่าความสำเร็จคือการที่ผู้เดินทางกลุ่มหนึ่งสามารถถึงที่หมายได้เร็วขึ้นและจงใจให้เกิด car-pooling ก็สามารถกล่าวได้ว่าไม่ล้มเหลว เพราะตราบที่มีผู้ใช้บริการ "จ็อกกี้" ก็แสดงว่า เลน "3 in 1" ทำให้เขาถึงที่หมายเร็วขึ้น ซึ่งก็หมายถึงว่าผู้ใช้ car-pooling ซึ่งมีอยู่อีกส่วนหนึ่งก็ถึงที่หมายเร็วขึ้นเช่นเดียวกัน และการใช้ car-pooling ถึงแม้จะไม่มากก็น่าจะช่วยลดมลภาวะและลดการใช้พลังงานไปได้บ้าง

การเอาตัวรอดทั้งปากกัดและตีนถีบของคนจนเมืองบวกรบประเดินวัฒนธรรมทำให้เกิดการบิดเบี้ยวของผลจากนโยบาย "3 in 1" จนไม่เกิดผลเต็มที่ แต่ในสังคมที่ยากจนอยู่มาก นโยบาย "3 in 1" มีส่วนช่วยให้คนบางส่วนมีรายได้เพิ่มขึ้น

ในบ้านเราปรากฏการณ์ "จ็อกกี้" แบบนี้ก็เหมือนกัน จำได้ว่าเมื่อกว่า 50 ปีมาแล้ว รถโดยสารและสามล้อจะข้ามสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ ได้ต้องมีผู้โดยสารนั่ง ดังนั้นจึงมีเด็กรับจ้างนั่งรถข้ามสะพาน และเมื่อประมาณ 20 ปีกว่าเมื่อมีช่องจราจร "3 in 1" ในบ้านเราแรกๆ ก็มีคนรับจ้างอยู่บ้างเช่นกัน แต่เมื่อไม่มีเส้นทาง "3 in 1" อย่างกว้างขวางและไม่มีการบังคับใช้กฎหมายจริงจังตลอดจนการจราจรไม่ได้ติดขัดจนไม่มีทางเลือกอื่นๆ อาชีพ "จ็อกกี้" จึงไม่เกิดขึ้นในบ้านเรา

ข้อสังเกตหนึ่งของอาชีพ ""จ็อกกี้"" ก็คือความห้วนเกรงอาชญากรรมของเจ้าของรถ ทำให้รับแต่ "จ็อกกี้" ที่เป็นเด็ก ผู้หญิง หรือแม่และเด็ก ผู้ชายผู้ใหญ่อดที่จะได้เป็น "จ็อกกี้" ในจากรถ

ถ้าจะเขียนสคริปต์ของละครเรื่องนี้ที่สมมุติว่าเกิดขึ้นในกรุงเทพฯ ให้สมจริงก็จำเป็นต้องเอาเรื่องการค่าทางพิเศษ ซึ่งเป็นผลจากการมี "จ็อกกี้" ขึ้นมาอยู่บนรถเข้าไปด้วย ละครเรื่องนี้จึงจะสมบูรณ์