



วิกฤตจราจรติดขัด: ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ & วิถีชีวิตคนกรุงเทพฯ

CURRENT ISSUE

ปีที่ 22 ฉบับที่ 2771

วันที่ 9 กันยายน 2559

▶ ประเด็นสำคัญ

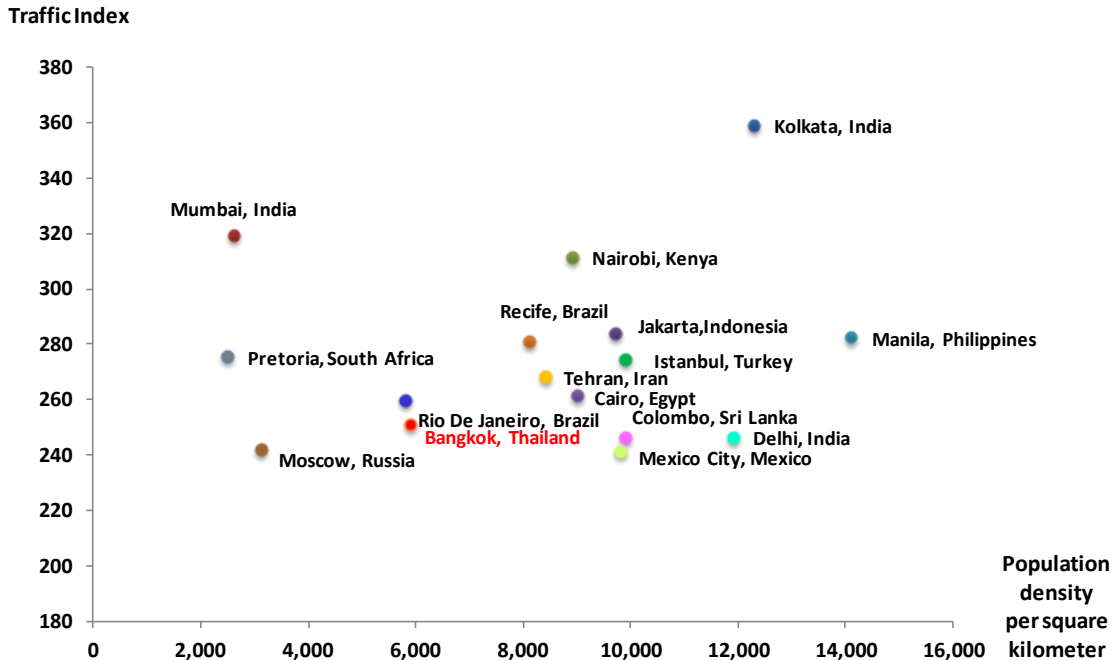
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า การจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ เป็นปัญหาที่สะสมมาช้านาน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ 1) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหรือวิธีการเดินทางของคนกรุงเทพฯ (Reallocation) ทำให้เกิดการบิดเบือนค่าใช้จ่ายจากรุทริกหนึ่งไปสู่อีกรุทริกหนึ่ง 2) การบริโภคเชื้อเพลิงพลังงานที่เพิ่มขึ้น คิดเป็นเม็ดเงินประมาณ 6,000 ล้านบาทต่อปี และ 3) การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ เพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจร
- จากการสำรวจของศูนย์วิจัยกสิกรไทย พบว่า คนกรุงเทพฯ ใช้เวลาในการเดินทางนานขึ้น 35 นาที/การเดินทาง เมื่อนำมาคำนวณเป็นค่าเสียโอกาสทางด้านเวลาที่คนกรุงเทพฯ ต้องรถติดอยู่บนถนนแทนที่จะนำเวลานั้นไปสร้างรายได้หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น จะคิดเป็นเม็ดเงินมูลค่าประมาณ 11,000 ล้านบาทต่อปี หรือเฉลี่ยประมาณ 60 ล้านบาทต่อวัน ซึ่งเป็นต้นทุนที่ประชากรยอมจ่ายเพื่อแลกกับการเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจกรุงเทพฯ
- ทั้งนี้ ปัญหาการจราจรติดขัดคงไม่สามารถแก้ไขให้หมดไปได้ในระยะเวลาดังนั้น แต่มองไปในระยะข้างหน้า หากแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเพื่อเชื่อมโยงโลจิสติกส์และการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะมีความก้าวหน้ามากขึ้น ก็น่าจะช่วยให้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ บรรเทาลง อีกทั้งผลพลอยได้จากการลงทุนดังกล่าว ยังก่อให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ

ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ เป็นปัญหาที่ซับซ้อนและสะสมอยู่กับคนกรุงเทพฯ มาหลายปี จนถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองที่รถติดอันดับต้นๆ ของโลกจากหลายหน่วยงานในต่างประเทศ จุดนี้ทำให้ภาคส่วนต่างๆ พยายามหาทางแก้ไขปัญหานี้อย่างเร่งด่วน

ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงสาเหตุของการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ น่าจะมาจากหลายปัจจัย ทั้งการจัดวางผังเมือง รวมถึงปริมาณรถยนต์ในกรุงเทพฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.6 แสนคัน/ปี (ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา) ในขณะที่พื้นผิวการจราจรในระดับดินไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่มีจำนวนสะสมและเพิ่มขึ้นในแต่ละปีได้ อีกทั้งระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะรองรับกับจำนวนประชากรที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การขยายตัวของเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ยังก่อให้เกิดกิจกรรมในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพฯ ที่หนาแน่น ส่งผลให้จำนวนประชากรเกิด

การกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเพิ่มสูงตามไปด้วย จึงกลายเป็นที่มาของปัญหาวิกฤตจราจรในกรุงเทพฯ ที่ประสบอยู่ในขณะนี้

เปรียบเทียบความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่กับดัชนีที่บ่งชี้ถึงปัญหาการจราจรในเมืองหลักของโลก



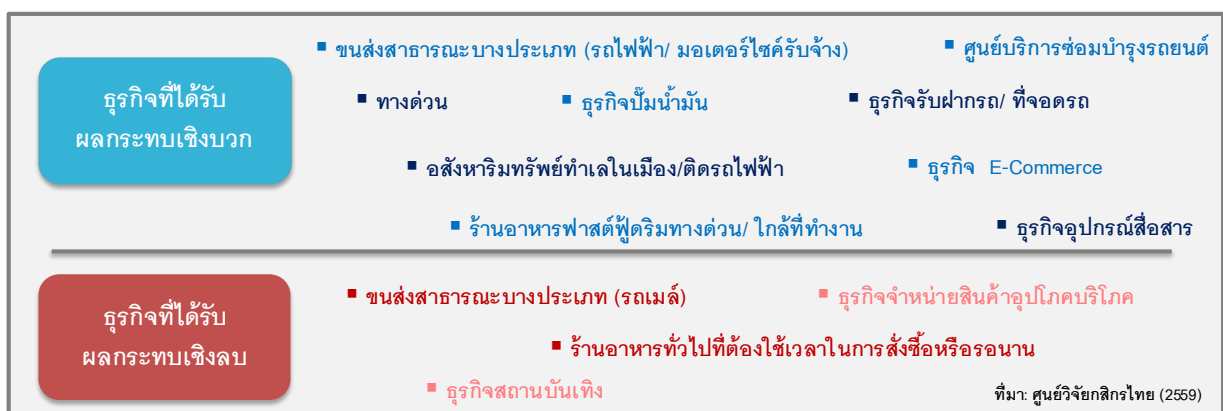
โดยหากวิเคราะห์เปรียบเทียบความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ (Population density per square kilometer) กับดัชนีที่บ่งชี้ถึงปัญหาการจราจร (Traffic Index) พบว่า เมืองหลักๆ อาทิ กัลกัตตา (อินเดีย) จาการ์ตา (อินโดนีเซีย) ซึ่งมีความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่สูง จะเป็นเมืองที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัดหรือมี Traffic Index สูง สำหรับกรุงเทพฯ ของไทยนั้น แม้ว่าความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่จะไม่ได้สูงมากนัก โดยอยู่ที่ 5,900 คน/ตารางกิโลเมตร แต่ Traffic Index ถูกจัดอันดับที่ 12 ซึ่งนับว่าเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ซึ่งอาจเป็นเพราะว่ากรุงเทพฯ เป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและธุรกิจ ทำให้มีคนจากหลายๆ พื้นที่เดินทางเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ เป็นจำนวนมาก ประกอบกับระบบการขนส่งสาธารณะกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนา โดยในอนาคตหากไทยหรือกรุงเทพฯ มีระบบการจัดการด้านการขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงผู้ใช้รถมีวินัยการจราจร ปัญหาการจราจรที่ติดขัดก็อาจจะบรรเทาลง ดังกรณีของหลายๆ เมืองที่ประสบความสำเร็จในการดูแลปัญหานี้ อาทิ โตเกียว (ญี่ปุ่น) ซิดนีย์-อินซอน (เกาหลีใต้) เป็นต้น

ปัญหาวิกฤตจราจร : สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ปัญหาการจราจรติดขัดที่ทวีความรุนแรงขึ้นในปัจจุบัน นอกจากจะทำให้คนกรุงเทพฯ หรือคนที่เดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ เสียสุขภาพจิตแล้ว ยังก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ และส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรดำเนินชีวิตของคนกรุงเทพฯ โดยหากพิจารณาถึงปัญหาการจราจรที่ติดขัดที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ จะพบว่า ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ 3 ส่วนใหญ่ๆ ดังนี้

บริการทุกระดับประทับใจ

1. **การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการจัดสรรทรัพยากร (Reallocation):** เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่ติดขัด ส่งผลต่อการบิดเบือนการใช้จ่ายของคนกรุงเทพฯ จากธุรกิจหนึ่งไปสู่อีกธุรกิจหนึ่ง ตัวอย่างเช่น การหันมาใช้บริการร้านอาหารฟาสต์ฟู้ดริมทางด่วนหรือใกล้ที่ทำงานแทนร้านอาหารที่ต้องใช้เวลาในการสั่งซื้อหรือรอนาน รวมถึงการปรับเปลี่ยนวิธีการเดินทางจากรถสาธารณะบางประเภทไปเป็นการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วกว่า เช่น รถไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือใช้ทางด่วน หรือแม้แต่การปรับเปลี่ยนทางด้านธุรกิจ เช่น การใช้เทคโนโลยีการสื่อสาร การซื้อขายสินค้าผ่านออนไลน์ เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การที่ธุรกิจหนึ่งได้ประโยชน์ มิได้ส่งผลสุทธิต่อมูลค่าเชิงเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นจากปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากรายได้จากธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกนั้น เป็นการดึงเม็ดเงินจากบางธุรกิจที่อาจจะเสียประโยชน์ไปใช้ทดแทน





2. **ค่าใช้จ่ายทางด้านพลังงาน:** โดยเฉพาะกลุ่มที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถโดยสารสาธารณะ พบว่า การเดินทางที่ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในช่วงที่รถติด ทำให้เกิดต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้น คิดเป็นมูลค่าประมาณ 6,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้หากมองในเชิงปัจเจกบุคคล ถือเป็นส่วนที่สูญเสียไปเป็นต้นทุนของผู้ใช้รถที่ต้องจ่ายเอง อย่างไรก็ตาม หากวิเคราะห์ถึงผลในเชิงเศรษฐกิจโดยรวม หรือผลต่อ GDP ของประเทศ อาจไม่ได้หายไปทั้งหมด กล่าวคือ สถานการณ์ดังกล่าวอาจมองได้ว่าเป็น Zero-sum Effect ซึ่งหมายถึง สถานการณ์ที่มีฝ่ายหนึ่งสูญเสียแต่มีอีกฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ได้ประโยชน์ เช่น ประชาชนผู้ใช้รถต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าเชื้อเพลิง แต่ขณะเดียวกัน ธุรกิจพลังงานก็เป็นฝ่ายที่ได้ประโยชน์ และหากพิจารณาถึงผลเชื่อมโยงต่อไปอีกทอดหนึ่ง เมื่อผู้บริโภคมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ในขณะที่รายได้ยังเท่าเดิม ก็อาจเป็นผลทำให้ผู้บริโภคต้องหันมาประหยัดค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจอื่น เช่น ธุรกิจค้าปลีก (ในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค) ตามมา


3. **การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม** เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อาทิ รถไฟฟ้า การตัดถนนสายใหม่ หรือการขยายทางด่วนเพิ่มเติม แม้ว่าจะเป็นงบประมาณที่รัฐต้องจ่ายเพิ่ม แต่ถือเป็นการลงทุนที่ก่อให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ ที่เป็นประโยชน์ทั้งภาคธุรกิจ อาทิ การก่อสร้าง การจ้างงาน การค้าวัสดุก่อสร้าง รวมถึงภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ขยายตัวตาม ขณะที่ภาคประชาชนเองก็ได้รับความสะดวกในการเดินทาง หรือมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น

มุมมองคนกรุงฯ ต่อปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้สำรวจพฤติกรรมและมุมมองของคนกรุงฯ ที่มีต่อปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ¹ พบว่า

 คนกรุงฯ ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 นิยมเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ (อาทิ รถเมล์ รถตู้โดยสาร) และรถส่วนตัว: ซึ่งผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ในกลุ่มนี้จะเป็นผู้ที่พักอาศัยในเขตรอบนอกและเดินทางมาทำงานในใจกลางเมือง ดังนั้น เส้นทางการเดินทางที่มุ่งหน้าเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานและย่านออฟฟิศที่สำคัญ อาทิ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สุขุมวิท อโศก ลาดพร้าว รามอินทรา งามวงศ์วาน แจ้งวัฒนะ ฯลฯ จึงเป็นเส้นทางที่มีปริมาณรถติดสะสมมาก โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนอย่าง ช่วงเวลาเช้า (เวลา 6.00-9.00 น.)

 “27 กิโลเมตร” คือ ระยะทางเฉลี่ยจากบ้านมาที่ทำงานหรือทำธุระในแต่ละวันของคนกรุงฯ: และกว่าร้อยละ 29 ของผู้ตอบแบบสอบถาม เดินทางจากบ้านมาที่ทำงานเป็นระยะทาง 31 กิโลเมตรขึ้นไป ดังนั้นระยะเวลาในการเดินทาง หรือเวลาที่ใช้อยู่บนท้องถนนจึงมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งจากสภาพการจราจรที่ติดขัดส่งผลให้คนกรุงฯ กว่าร้อยละ 71 ใช้เวลาเดินทางนานขึ้นกว่าเดิมเฉลี่ย 35 นาที/การเดินทาง

 “เปลี่ยนเวลาเดินทาง” ... เป็นการเลือกที่คนกรุงฯ ใช้เพื่อแก้ปัญหาเมื่อต้องใช้เวลาเดินทางนานขึ้น: เพื่อลดผลกระทบที่จะได้รับจากปัญหาการจราจรที่ติดขัด รองลงมาคือ การปรับเปลี่ยนมาใช้ทางด่วน และหันมาใช้ขนส่งสาธารณะอย่าง รถไฟฟ้า (BTS/MRT) ตามลำดับ ในขณะที่การเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าและเพิ่มวินัยการจราจร (อาทิ กวดขันและเข้มงวดการผิดกฎจราจร) คือวิธีการแก้ไขปัญหาการจราจรที่คนกรุงฯ อยากให้เกิดขึ้นมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 62 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือ เพิ่มจำนวนและคุณภาพของรถโดยสารประจำทาง

ดังนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า เวลาที่คนกรุงฯ ใช้เดินทางเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 35 นาทีต่อการเดินทาง นำมาซึ่งการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่หายไปโดยไม่สามารถเรียกคืนกลับมาได้ (Unrecoverable Loss) เป็นความสูญเสียต่อเศรษฐกิจในแง่ประสิทธิภาพในการสร้างผลผลิตของประเทศ แต่ก็ก็เป็นต้นทุนที่ประชากรยอมจ่าย เพื่อแลกกับการเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจกรุงเทพฯ

¹ เป็นการสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 450 คน ที่พักอาศัยในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

การคำนวณค่าเสียโอกาสจากการจราจรติดขัดของคนกรุงเทพฯ



ผลจากการจราจรติดขัด ทำให้คนกรุงเทพฯ **ร้อยละ 71** ต้องใช้เวลาเดินทางนานขึ้นเฉลี่ยจากเดิม **35 นาที / การเดินทาง**



คนกรุงเทพฯ ร้อยละ 80 เดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะและรถส่วนตัว



ขนาดเศรษฐกิจ **กรุงเทพฯ** คิดเป็นมูลค่าประมาณ **4.2 ล้านล้านบาท**



ช่วงเวลาที่ใช้คำนวณ คือ ช่วงเวลาเช้า

เพราะเป็นชั่วโมงเร่งด่วนและเป็นช่วงที่น่าจะมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (มากกว่าช่วงเย็นซึ่งเป็นเวลาพักผ่อน)



จำนวนวันที่ใช้คำนวณ คือ 180 วัน

คิดเฉพาะจำนวนวันทำการและไม่รวมช่วงปิดเทอมที่การจราจรที่มีปัญหาน้อยกว่า

ค่าเสียโอกาสจากปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ

11,000 ล้านบาท/ปี
(เฉลี่ยประมาณ 60 ล้านบาท/วัน)



ที่มา: โพลล์ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2559)

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า โดยสุทธิแล้วค่าเสียโอกาสด้านเวลาจากปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ น่าจะมีมูลค่าประมาณ 11,000 ล้านบาทต่อปี หรือเฉลี่ย 60 ล้านบาทต่อวัน² อย่างไรก็ตาม หากคนกรุงเทพฯ หรือคนที่เดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ สามารถปรับตัวกับปัญหาการจราจรที่ติดขัด อาทิ การปรับเปลี่ยนเวลาเดินทางมาทำงานให้เร็วขึ้น พร้อมกับเพิ่มเวลาการทำงานชดเชยกับเวลาที่เสียไป ก็อาจส่งผลให้ค่าเสียโอกาสทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นลดลงได้

โดยสรุป ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ทำให้วิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ และคนที่ทำงานในกรุงเทพฯ ต้องเปลี่ยนแปลงไป ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงเวลาเดินทางหรือรูปแบบการทำงาน รวมถึงการหันมาพิจารณาเลือกทำเลที่พักอาศัยที่สะดวกต่อการเดินทาง อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นต้นทุนที่คนกรุงเทพฯ จำเป็นต้องจ่ายเพื่อให้เศรษฐกิจยังคงสามารถขับเคลื่อนต่อไปได้

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ปัญหาดังกล่าว คงไม่สามารถแก้ไขให้หมดไปได้ในระยะเวลายันสั้น เนื่องจากความซับซ้อนของปัญหาที่สะสมมายาวนาน แต่ในระยะข้างหน้า ผลจากการที่ภาครัฐมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น การตัดถนนสายใหม่หรือขยายทางด่วนเพิ่มเติมและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ โดยภายหลังการเปิดให้บริการก็น่าจะเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง หรือทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น ซึ่งอาจจะช่วยทำให้ปัญหาการจราจร

² คำนวณเฉพาะคนที่ใช้รถยนต์และรถโดยสารสาธารณะ และข้อมูลจากแบบสอบถามพฤติกรรมมารของกรุงเทพฯ ที่มีต่อปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ

ติดขัดที่เกิดขึ้นบรรเทาหรือลดลงได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ การเร่งพัฒนาขยายความเป็นเมืองไปสู่พื้นที่รอบนอก ก็น่าจะเป็นอีกส่วนหนึ่งที่ช่วยลดความแออัดของประชากรที่กระจุกตัวอยู่ในเขตใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ได้

อย่างไรก็ตาม ค่าเสียโอกาสด้านเวลาที่เกิดขึ้น ควรถูกนำมาพิจารณาหากภาครัฐจะออกมาตรการ/นโยบายเพื่อแก้ปัญหาจราจร ซึ่งนโยบายที่มีประสิทธิภาพควรจะทำให้โดยสุทธิแล้ว ค่าเสียโอกาสทางเศรษฐกิจต่ำลงหรือไม่เพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ นอกเหนือจากบทบาทการแก้ไขปัญหาของภาครัฐแล้ว ยังต้องขึ้นอยู่กับความร่วมมือของผู้ใช้รถใช้ถนนในกรุงเทพฯ ด้วยเช่นกัน อาทิ การเพิ่มวินัยจราจรบนท้องถนน รวมถึงความยืดหยุ่นของการปรับเวลาทำงานขององค์กรธุรกิจ ที่จะแก้ไขปัญหานี้ร่วมกัน



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

บริการทุกระดับประทับใจ