

มองฝุ่นจิ๋ว

ผลการสำรวจคนกรุงเทพฯ



• ผศ.ดร.บิษรา เต็มบุญเลิศชัย
คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
• ผศ.ดร.เรวดี จรุงรัตนพงศ์
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี



ปัญหาสิ่งแวดล้อมหนึ่งที่ยังคงมีความรุนแรงและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในหลายพื้นที่ที่เป็นเขตเมืองในประเทศไทย คือ

ปัญหาฝุ่นขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) ฝุ่นจิ๋วเหล่านี้สามารถแทรกตัวเข้าสู่ทางเดินหายใจและเส้นเลือดและถูกส่งต่อไปยังหัวใจและสมองส่งผลให้เกิดอาการเจ็บป่วยแบบปัจจุบันทันด่วนและยังส่งผลเสียต่อสุขภาพในระยะยาว งานศึกษาของ Fold และคณะ (2020) พบว่ามลพิษจากฝุ่น PM2.5 ในกรุงเทพมหานครส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตที่ไม่ใช่อุบัติเหตุจำนวน 4,240 ราย การเสียชีวิตจากอาการทางหัวใจและปอดจำนวน 1,317 ราย และการเสียชีวิตจากโรคมะเร็งปอดจำนวน 370 ราย

นอกจากนี้ งานวิจัยของ Shi และคณะ (2016) ในสหรัฐอเมริกาพบว่า การลด PM2.5 ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานนั้น ถึงแม้ว่าจะลดความเสี่ยงต่อโรคภัยไข้เจ็บและชีวิตลงได้ แต่ไม่สามารถจัดการเกิดโรคภัยและการเสียชีวิตได้ทั้งหมด ดังนั้นการลดมลพิษจากฝุ่นจึงเป็นเรื่องที่จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสุขภาพทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

อย่างไรก็ดี การลดมลพิษจากฝุ่น PM2.5 นั้นมีต้นทุนในการดำเนินการซึ่งแตกต่างกันไปตามมาตรการที่เลือกใช้ อาทิเช่น มาตรการการปรับมาตรฐานการระบายไอเสียจากรถยนต์ใหม่ให้เป็นมาตรฐานยูโร 5 (จากเดิมที่ใช้อยู่ 4) และการนำน้ำมันดีเซลก๊าดมา (ไม่เกิน 10 ppm) มาใช้ย่อมหมายถึงต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตเพื่อรองรับมาตรฐานใหม่และอาจส่งผลต่อราคาเครื่องยนต์ใหม่และราคาน้ำมันดีเซลก๊าด

หรือมาตรการการปรับเปลี่ยนรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) รุ่นเก่าเป็นรถโดยสารมลพิษต่ำ ย่อมส่งผลต่อต้นทุนในการดำเนินการและอาจส่งผลต่อค่าโดยสารของรถสาธารณะในที่สุด อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าต้นทุนที่เกิดขึ้นของแต่ละมาตรการเป็นภาระกับกลุ่มคนแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับว่าใครเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากมาตรการดังกล่าว

ในการดำเนินการมาตรการเพื่อลดผลกระทบจาก PM2.5 นั้น คำถามที่น่าสนใจคือประชาชนให้ความสำคัญหรือมองประโยชน์ของมาตรการดังกล่าว

แตกต่างกันอย่างไรวิธีการหนึ่งที่นักเศรษฐศาสตร์ใช้เพื่อวัดประโยชน์ของมาตรการคือการสอบถามความเต็มใจจ่ายของประชาชนที่เกี่ยวข้องด้วยวิธีที่เรียกว่า Contingent Valuation Method (CVM)

จากการศึกษา CVM ของมาตรการลด PM2.5 ใน 3 มาตรการโดยได้รับเงินสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์วิจัย และนวัตกรรม (สกว.) พบว่าคนกรุงเทพฯ มีความเต็มใจจ่ายเพื่อให้มีการดำเนินมาตรการทั้ง 3 มาตรการ โดยให้ความสำคัญกับการนำน้ำมันก๊าดมาใช้ก่อนกำหนด (เดิมกำหนดไว้ว่าจะบังคับทั้งหมดภายในปี 2567) สูงที่สุด และให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนมาตรฐานรถยนต์จากมาตรฐานยูโร 4 เป็นมาตรฐานยูโร 5 และการเปลี่ยนรถ ขสมก. ให้มีมลพิษต่ำใกล้เคียงกัน

โดยมีมูลค่าความเต็มใจจ่ายรวมต่อมาตรการการนำน้ำมันก๊าดมาใช้ก่อนกำหนดประมาณ 2.01 พันล้านบาท และมีมูลค่าความเต็มใจจ่ายสำหรับการปรับเปลี่ยนมาตรฐานรถยนต์จากมาตรฐานยูโร 4 เป็นมาตรฐานยูโร 5 รวม 1.62 พันล้านบาท และการ



เปลี่ยนรถ ขสมก. ให้มีมลพิษต่ำประมาณ 1.55 พันล้านบาท

ซึ่งมูลค่าความเต็มใจจ่ายเหล่านี้สะท้อนประโยชน์จากการลดลงของมลพิษ

การแก้ปัญหาฝุ่นพิษ เป็นเรื่องจำเป็น เร่งด่วนที่ทุกภาคส่วน ควรให้ความสำคัญ

ฝุ่น PM2.5 จากการดำเนินมาตรการแต่ละมาตรการในมุมมองของคนกรุงเทพฯ

อย่างไรก็ตามมูลค่าดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่าเป็นมูลค่าประโยชน์ขั้นต่ำ เพราะเป็นมูลค่าประโยชน์ส่วนบุคคล (private benefits) ในมุมมองของแต่ละบุคคล ซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของประโยชน์ต่อส่วนรวม (social benefits) ของการลดลงของฝุ่นพิษที่ไม่ได้รวมประโยชน์จากผลกระทบภายนอกทางบวกอื่นๆ เช่น การที่ภาระเงินอุดหนุนของรัฐลดลงจากการที่มีคนเจ็บป่วยจากผลของ PM2.5 ลดลง เป็นต้น

การแก้ปัญหาฝุ่นพิษเป็นเรื่องจำเป็นเร่งด่วนที่ทุกภาคส่วนควรให้ความสำคัญ และข้อมูลจากงานวิจัยพบว่าประชาชนชาวกรุงเทพฯ เองก็มีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อให้มีคุณภาพอากาศที่ดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม การดำเนินมาตรการเพื่อลดฝุ่นพิษนั้นมีต้นทุนค่อนข้างสูงในการดำเนินการและส่งผลกระทบต่อกลุ่มคนที่แตกต่างกันในแต่ละมาตรการ ดังนั้นการพิจารณาเลือกมาตรการเพื่อนำไปใช้ควรคำนึงถึงกลุ่มบุคคลที่จะได้รับผลกระทบประกอบการตัดสินใจด้วยเพื่อให้การดำเนินมาตรการก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง ●