



อนาคตของ 'รถไฟฟ้าไทย'



มุมมองพัฒนาไทย สไตส์วิลด์แบงก์

● **ดร.ชนิษฐ์ มโนภิรมย์**

นักเศรษฐศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
ธนาคารโลก

ดร.อุลริค ซากา

ผู้อำนวยการด้านความร่วมมือ
ระดับภูมิภาค ประเทศไทยและมาเลเซีย
ธนาคารโลก

ระบบการขนส่งสาธารณะที่ดีเป็นปัจจัยพื้นฐานในการปรับปรุงชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนทำให้ผู้คนเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจเพิ่มผลิตภาพ และกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทุกๆ วัน ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปทำงาน ส่งลูกหลานไปโรงเรียนหรือ ไปเยี่ยมครอบครัวและญาติพี่น้องในต่างจังหวัด ซึ่งผู้คนจำนวนมากใช้ระบบรางในการเดินทาง

แม้ว่าระบบรางของไทยจะมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แต่ก็มีคนกว่า 40 ล้านคนต้องเดินทางระหว่างเมืองด้วยระบบราง โดยที่ในกรุงเทพฯ นั้นรถไฟฟ้ให้บริการผู้โดยสารกว่า 200 ล้านเที่ยวต่อปี

ระบบรถไฟของประเทศไทยเป็นอย่างไร?

รายงานล่าสุดของธนาคารโลกชื่อ รายงานการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาประเทศ

ในระบบได้ระบุช่องว่างด้านโครงสร้างรวมถึงระบบรางซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญไม่ขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพฯและบริเวณทลวใจของการผลิตและการส่งออกของไทย

ระบบรางของไทยยังเป็นรางเดี่ยวที่ใช้มาตั้งแต่ปีค.ศ. 1960 และมีบางส่วนที่ได้ปรับปรุงในช่วงปี ค.ศ. 1990 ซึ่งได้ผ่านการใช้งานมาอย่างยาวนานและอาจมีผลต่อความปลอดภัยในแต่ละปีมีรถไฟตกทางหรือต้องหยุดให้บริการกว่า 100 ครั้งและมีอุบัติเหตุ

รถไฟกับรถยนต์กว่า 150 ครั้ง

ประเทศไทยยังเป็นเป้าหมายการลงทุนที่น่าสนใจ และการปฏิรูปโครงสร้างพื้นฐานที่ดีเป็นจุดเริ่มต้นที่จะช่วยปรับปรุงระบบโลจิสติกส์สำหรับธุรกิจ การปฏิรูปที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่ง

คือการปรับปรุงและทำให้ระบบรางมีความทันสมัยซึ่งจะช่วยให้ราคาค่าส่งสินค้าลดลงระดับการให้บริการดีขึ้น และค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมลดลง การลงทุนในการพัฒนาระบบรางนี้มีศักยภาพที่จะแก้ไขข้อติดขัดด้านการขนส่งซึ่งจะเพิ่มการลงทุนและการเติบโตทางเศรษฐกิจ

ประสบการณ์จากประเทศอื่นๆ พบว่าไม่มีสูตรสำเร็จสูตรเดียวที่จะช่วยปฏิรูประบบรางในทุกประเทศได้ ประสบการณ์จากประเทศอินเดียและโปแลนด์ได้แนะนำกรอบการทำงานที่ระบุแนวทางการแก้ปัญหาในแต่ละประเทศด้วยการถามคำถามห้าข้อ ดังนี้

เริ่มจากคำถามแรกที่ว่า ลुकค้าของระบบรางคือใคร ขนส่งอะไร และจะช่วยเพิ่มบริการให้กับประชาชนและเพิ่มมูลค่าให้กับเศรษฐกิจได้อย่างไร? รถไฟสามารถขนส่งผู้โดยสาร

นักท่องเที่ยว แร่ธาตุ ผลิตผลทางการเกษตรหรือ อื่นๆ ระหว่างเมือง

เนื่องจากรถไฟมีต้นทุนการลงทุนสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนของการเดินรถ รถไฟจึงจะมีประสิทธิภาพสูงสุดก็ต่อเมื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่องและตรงเวลา การศึกษาของธนาคารโลกเมื่อปีพ.ศ. 2557 พบว่าค่าเสียโอกาสของการจราจรที่ติดขัดในกรุงกัวลาลัมเปอร์มีมูลค่าสูงประมาณ 1.1-2.2% ของจีดีพี

สำหรับประเทศไทยนั้น การปรับปรุงการขนส่งระบบรางในเมืองให้มีประสิทธิภาพสามารถช่วยประหยัดเงินและเวลาอันมีค่าเพื่อกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลผลิตที่ติมากกว่า

คำถามที่สอง เราต้องเปลี่ยนอะไรบ้างเพื่อทำให้ระบบรางสามารถแข่งขันได้?

การเปลี่ยนแปลงที่ว่านี้อาจหมายถึงการปรับปรุงบริการให้เร็วขึ้น เชื่อถือได้มากขึ้น สะอาด และสะดวกสบายมากขึ้น ราคาอาจจะต้องลดลงเพื่อดึงดูดลูกค้า นั่นก็หมายความว่าโครงสร้างต้นทุนของระบบรางก็ต้องลดลงไปด้วย คนไทยที่ยกจุนและคนชรา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชนบททางไกลยังต้องเดินทางด้วยรถตู้และรถโดยสารเนื่องจากมีเส้นทางให้บริการครอบคลุมและเชื่อถือได้มากกว่ารถไฟ ซึ่งมักจะ



มาไม่ตรงเวลาและมักจะช้ากว่ากำหนด

การพัฒนาบริการรถไฟและความเร็วจะช่วยให้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยระบบรางเป็นทางเลือกที่น่าสนใจของไทย

คำถามที่สาม **ปัจจัยทางเทคนิคที่จะทำให้ระบบรางแข่งขันได้และมีผลตอบแทนที่คุ้มทุนคืออะไร?**

ปัจจัยหนึ่งอาจจะเป็นเรื่องของการเปลี่ยนตารางการเดินรถไฟเพื่อให้มีประสิทธิภาพการเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงาน การมุ่งเน้นการให้บริการในพื้นที่ที่มีความต้องการใช้ระบบรางมากที่สุดและลดการให้บริการในพื้นที่ที่ไม่มีความต้องการ หรือให้เงินลงทุนจากภาครัฐและภาคเอกชนมาร่วมลงทุน ตัวอย่างเช่น ในประเทศออสเตรเลียได้มีการปรับปรุงบริการรถไฟเหมือนกับได้พักอยู่ในโรงแรมเพื่อจับตลาดนักท่องเที่ยว เช่นเดียวกับบริการรถไฟแห่งประเทศไทยที่อาจจะเพิ่มเส้นทางและเที่ยวการเดินทางระหว่างเมืองเพื่อบริการประชาชนและนักท่องเที่ยวให้ดีขึ้น

เมื่อเริ่มเห็นเค้าโครงการปฏิรูปแล้ว **คำถามต่อมาคือ จะทำอย่างไรที่จะทำให้การบริหารด้านการเงินมีความยั่งยืน?** ต้องทำอย่างไรเพื่อให้โครงการมีผลตอบแทนทางการเงินที่เพียงพอ ในขณะที่เส้นทางเดินรถไฟระหว่างเมืองหลายสายมีกำไร แต่เส้นทางเดินรถไฟอีกหลายสายยังประสบปัญหาขาดทุนเนื่องจากความตั้งใจของรัฐบาลที่จะช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้บริการขนส่งได้ ซึ่งเป็นแนวคิดที่น่ายกย่อง

แต่อย่างไรก็ดี แนวคิดนี้จะสามารถมีความยั่งยืนในระยะยาวได้นั้นต้องมีข้อตกลงที่ชัดเจนในเรื่องเส้นทางเดินรถไฟ กำหนดการเดินรถ ราคา และระดับการได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐ ในประเทศโปแลนด์ แม้ว่าภาครถไฟบางส่วนได้ถูกเปลี่ยนเป็นของเอกชน

แต่อย่างไรก็ดีรัฐบาลได้ทำข้อตกลงที่ชัดเจนว่าจะให้การสนับสนุนรถไฟเพื่อไม่ให้ค่าโดยสารอยู่ในระดับที่ประชาชนสามารถที่จะจ่ายได้

คำถามสุดท้าย และอาจเป็นคำถามที่สำคัญที่สุด คือ จะดำเนินการปฏิรูปรถไฟอย่างไร? หรืออาจจะถามอีกแบบว่า อะไรเป็นอุปสรรคในการปฏิรูปในปัจจุบันและจะก้าวข้ามอุปสรรคนั้นได้อย่างไร?

สำหรับประเทศไทย แนวทางหนึ่งที่จะทำได้คือเพิ่มความชัดเจนของความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐและการรถไฟในการบริหารจัดการและการให้บริการ การสร้างความเข้มแข็งให้กับรัฐวิสาหกิจสามารถมีส่วนร่วมในเรื่องนี้ได้เช่นกัน เนื่องจากการลงทุนของภาครัฐในรัฐวิสาหกิจมีสัดส่วนถึง 30-40% ของการลงทุนภาครัฐทั้งหมด การทำให้เกิดการแข่งขันและการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคเอกชนยังสามารถระดมทุนสำหรับโครงการโครงสร้างพื้นฐานได้ในระยะยาวอีกด้วย

ประเทศไทยได้ก้าวสู่การปฏิรูปรถไฟและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐแล้ว โดยเริ่มจากโครงการรถไฟรางคู่ซึ่งจะปรับปรุงระบบรางที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้น และปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้ทันสมัย การลงทุนภาครัฐเหล่านี้สามารถช่วยให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนและเพิ่มศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย

ความพยายามอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงระบบรางให้มีความทันสมัยเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งต่อการปรับปรุงคุณภาพชีวิตประชาชนและการเชื่อมต่อภูมิภาคที่ยังล้าหลังให้มีโอกาสในการเติบโตมากยิ่งขึ้น