

มติชน สุดสัปดาห์ Matchon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 2 - พุธสัปดาห์ 8 สิงหาคม 2562 ปีที่: 39 ฉบับที่: 2033 หน้า: 50(กลาง) Col.Inch: 81.40 Ad Value: 39,072 PRValue (x3): 117,216 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: ค่ารถไฟฟ้า 15 บาท (ถูก) 'เวอร์' ไปมั้ง
--	--



ค่ารถไฟฟ้า 15 บาท (ถูก) 'เวอร์' ไปมั้ง



ท ึ่งจากนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จากพรรคภูมิใจไทย ออกมาประกาศว่ามีนโยบายจะลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าเหลือ 15 บาท ตลอดสาย

ดูเหมือนจะกลายเป็นการทุบหม้อข้าวเพื่อนในวงการเดียวกันอย่างจัง

เพราะทำให้ทั้งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ร่วงระนาว

หลังจากก่อนหน้านี้ถูกกระหนาบอยู่แล้วจากข่าวความไม่แน่นอนว่าจะได้ต่ออายุสัมปทานทางด่วน 30 ปีจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยหรือไม่

บริษัท BEM มี ข.การช่าง ซึ่งเป็นบริษัทก่อสร้างยักษ์ใหญ่ของไทยถือหุ้นใหญ่ 30.89% และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ถือหุ้นรองลงมา 8.22%

ธุรกิจของ BEM คือก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ (ทางด่วน) และบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เป็นผู้รับสัมปทานกิจการทางด่วนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และรับสัมปทานรถไฟฟ้าใต้ดินจาก รฟม.

ซึ่งทั้งสองหน่วยงานล้วนเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม

B EM เพิ่งชนะคดีพิพาทกับ กทพ.เรื่องทางด่วน ซึ่งศาลปกครองสูงสุดสั่งให้ กทพ.ชดใช้แก่ BEM 1.37 แสนล้านบาท

อย่างไรก็ตาม บอร์ด กทพ.มีมติใช้วิธีต่ออายุสัมปทานให้ BEM 30 ปี แลกกับการไม่ต้องจ่ายเงินชดเชย

และเรื่องน่าจะจบลงตั้งแต่สมัยรัฐบาล คสช. แต่จู่ๆ ระหว่างมีการฟอร์มรัฐบาลประยุทธ์ 2 หลังเลือกตั้ง ก็มีกระแสข่าวว่าเรื่องนี้ต้องรอให้ ครม.ใหม่ตัดสินใจ

และบังเอิญว่าระหว่างนั้นมีข่าวว่าคนจากพรรคภูมิใจไทยจะได้นั่งรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม จึงทำให้เกิดกระแสข่าวว่าคนที่อยู่เบื้องหลังเรื่องนี้คือ นายอนุทิน ชาญวีรกูล หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย มีความคิดจะไม่ต่อสัญญาสัมปทานให้กับ BEM

ข่าวดังกล่าวทำให้ราคาหุ้น BEM ดิ่งลงติดต่อกัน 5 วันรวด มูลค่าหายไปเกือบ 10%

นายอนุทิน คือเจ้าของบริษัทก่อสร้างยักษ์ใหญ่แถวหน้าอีกแห่ง นั่นคือ ซีโนไทย เอ็นจิเนียริง ซึ่งรับสัมปทานโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่จากภาครัฐ มีมูลค่างานในมือแล้วประมาณ 9 หมื่นล้านบาท และยังเตรียมประมูลงานใหญ่อีก 2 โครงการคือ

มอเตอร์เวย์และสนามบินอู่ตะเภา

หากมองอย่างระแวดระวังสงสัย ก็อาจคิดว่านายศักดิ์สยามก็คือเงาของนายอนุทิน แห่งซีโนไทยฯ จึงกล้าออกมาประกาศจะลดค่ารถไฟฟ้าเหลือ 15 บาทตลอดสาย

เป็นเพราะซีโนไทยฯ ไม่ได้รับผลกระทบ ไม่ได้ประกอบกิจการรับสัมปทานการเดินทางรถไฟฟ้า

อย่างไรก็ตาม นายอนุทินได้ออกมาปฏิเสธแล้วว่าไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้และไม่เชื่อว่าคนในพรรคจะทำเช่นนั้น

นโยบายจะทำให้ค่ารถไฟฟ้าเหลือ 15 บาทตลอดสาย ทำได้ หากคิดง่ายๆ ว่าจะใช้วิธีจัดงบประมาณไปชดเชยการขาดทุน

แต่ในความเป็นจริงจะทำอย่างนั้นได้อย่างไรถาวร

หรือไม่ โดยที่ไม่ต้องนำงบประมาณไปอุดหนุนมากเกินไป เพราะ 15 บาทนี้ เป็นราคาใกล้เคียงกับราคารถเมล์ร้อนเก่าๆ โทรมๆ ของรถร่วมบริการ และเท่ากับหรือถูกกว่าค่ารถเมล์ปรับอากาศ ในขณะที่การลงทุนรถไฟฟ้าใช้เงินสูงกว่ามาก

หากมองในแง่ประชาชนย่อมอย่างเดียวก็อาจทำได้ แต่ในทางเศรษฐกิจ-การลงทุน มันขัดแย้งกับความจริงและศีลธรรมชาติ

เนื่องจากเท่ากับว่าไม่นำต้นทุนที่เป็นจริงมาคิดคำนวณ ซึ่งนั่นหมายความว่าโอกาสจะอยู่รอดระยะยาวมีน้อยมาก

หากบิดเบือนราคาเกินความจริงไปมาก ต่อไปคงไม่มีเอกชนอยากลงทุนในกิจการที่ไม่ได้กำไร

ทางเดียวที่จะจูงใจเอกชนคือรัฐต้องเอาเงินไปชดเชยให้

ความท้าทายอยู่ที่รัฐจะหาเงินจากไหนมาชดเชยได้ตลอดไป

สุดท้ายก็ต้องไปทุจริตภาษีประชาชนทางอื่นอยู่ดี

เข้าทำนองแก้ปัญหาเหมือนแชร์ลูกโซ่ คือเอาเงินลูกแชร์คนที่ 2 มาจ่ายให้คนที่ 1 และเอาเงินของคนที่ 3 มาจ่ายให้คนที่ 2 แบบนี้ไปเรื่อยๆ

แต่สุดท้ายแล้วแชร์ล้มแน่

มติชน สุดสัปดาห์ Matichon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/-		
	วันที่: ศุกร์ 2 - พุธสัปดาห์ 8 สิงหาคม 2562		
	ปีที่: 39	ฉบับที่: 2033	หน้า: 50(กลาง)
	Col.Inch: 81.40	Ad Value: 39,072	PRValue (x3): 117,216
ห้วงข่าว: บทความพิเศษ: ค่ารถไฟฟ้า 15 บาท (ถูก) 'เวอร์' ไปมั้ง			
คลิป: สีสี่			

มี การอ้างข้อมูลว่าราคารถไฟฟ้าของไทยแพง เมื่อเทียบกับประเทศอื่น เช่น ญี่ปุ่น ทั้งที่ค่าแรงหรือรายได้ของคนไทยต่ำกว่าญี่ปุ่นหลายเท่า ดังนั้น จึงมีนักวิชาการบางคน สถาบันวิจัยบางแห่งสนับสนุนค่าโดยสารราคาเดียว แต่สิ่งหนึ่งที่พวกเขาไม่ได้พูดถึงคือแม้แต่ในญี่ปุ่น ค่าโดยสารรถไฟฟ้าก็ไม่ได้เก็บอัตราเดียว แต่เก็บตามระยะทาง อีกประการหนึ่ง เราไม่สามารถผลิตตู้รถไฟฟ้าได้เอง ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

ค่ารถไฟฟ้าของญี่ปุ่นในกรุงโตเกียว อย่างเจาะ (การรถไฟฟ้า) สายยามาโนเอะ แม้จะเป็นของรัฐบาลแต่ก็ไม่ได้มีราคาเดียว

เช่น หากเริ่มต้นจากสถานีอุเอโนะ ไปยังอีก 3 สถานีถัดไป คือโอคาจิมะชิ อากิฮาบาระ คันดะตามลำดับ ค่าโดยสารจะอยู่ที่อัตราเริ่มต้นที่เป็นอัตราต่ำสุดคือ 140 เยน หรือประมาณ 40 บาท (คิดอัตราแลกเปลี่ยนที่ 29 บาทต่อ 100 เยน)

ค่าโดยสารจะปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเข้าสู่สถานีที่ 4 (สถานีโตเกียว) เพิ่มขึ้น 160 เยน หรือเพิ่มขึ้น 20 เยน (ประมาณ 5.8 บาท)

ถ้าเทียบจากรถไฟฟ้าญี่ปุ่นสายนี้ของรัฐบาล เท่ากับว่าราคาต่ำสุดรถไฟฟ้าญี่ปุ่นอยู่ที่ 40 บาท ซึ่งสูงกว่าไทย เช่นกรณีรถไฟฟ้าบีทีเอส เริ่มต้นที่ 15-16 บาท แล้วแต่ว่าจะใช้บัตรแบบเที่ยวเดียวหรือเติมเงิน ถ้าเติมเงินจะได้ลด 1 บาท

แต่จุดที่ต่างจากญี่ปุ่นคือรถไฟฟ้าไทยปรับราคาขึ้นทุกสถานี ส่วนญี่ปุ่นราคาทุก 3 สถานีถัดไปจะ

นิ่งอยู่กับที่ และปรับขึ้นเมื่อถึงสถานีที่ 4 บีทีเอส หากเริ่มจากสถานีหมอชิตไปที่สถานีแรกคือสะพานควาย ราคาอยู่ที่ 15-16 บาท แต่ราคาเมื่อถึงสถานีที่ 2 (อารีย์) จะเพิ่มเป็น 25 หรือ 26 บาท หรือเพิ่มขึ้น 10 บาท เมื่อถึงสถานีที่ 3 (สนามเป้า) เพิ่มขึ้น 29-30 บาท หรือเพิ่มขึ้น 4 บาท

จุดที่แตกต่างอย่างมาก นอกจากราคาปรับขึ้นทุกสถานีแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเครื่องจำหน่ายตั๋วของบีทีเอสนั้น ถือว่าโหด ล้าสมัยมาก เพราะตู้สำหรับซื้อตั๋ว รับผิดชอบเหรียญ รับธนบัตรไม่ได้ ทำให้ผู้โดยสารต้องเสียเวลาไปแลกเหรียญที่เคาน์เตอร์เพื่อนำเหรียญมาหยอดตู้อีกที ซึ่งตลกมาก แต่เดี๋ยวนั้นลดขึ้นหน่อยคือเคาน์เตอร์ในบางสถานีมีการขายตั๋วแบบเที่ยวเดียวด้วย จากที่เมื่อก่อนเป็นเคาน์เตอร์สำหรับแลกเหรียญอย่างเดียว

ถ้าเป็นที่ญี่ปุ่น จะสะดวกมากเพราะตู้สำหรับซื้อตั๋วมีมาก รับเงินทุกชนิด ทั้งเหรียญและธนบัตร เครื่องมันฉลาดมากทอนได้หมด ไม่ต้องกลัวโกง ซื้อเสร็จจอยากจะได้สลิปก็มีบริการให้

ตระกูลกาญจนพานิช ที่เป็นผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอส มีรากเหง้ามาจากฮ่องกง ทำธุรกิจ在香港 ดังนั้น อย่างน้อยก็น่าจะเรียนรู้จากรถไฟฟ้าฮ่องกงบ้าง ทำให้เมืองไทยได้แค่ระดับฮ่องกงก็ยังไม่ดี

รัฐบาลนี้และต่อๆ ไป อย่าเพิ่งคิดแค่เรื่องค่าโดยสาร แต่ควรดูสิ่งอำนวยความสะดวก

(facility) ที่สถานีรถไฟฟ้าซึ่งมีแก่ผู้ใช้บริการด้วย ไม่ใช่เน้นแต่ให้เช่าพื้นที่ขายของลูกเดียว อย่างน้อยตู้สำหรับซื้อตั๋วควรทันสมัยกว่านี้และเยอะกว่านี้

ที่อยากฝากไว้อีกอย่างก็คือ เวลาผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องไปดูงานต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นดูงานรถไฟฟ้าหรือรถเมล์ ควรทดลองเป็นผู้โดยสารด้วยตัวเอง คือซื้อตั๋วเอง ลงขันดูและเรียนรู้วิธีต่อรถเอง

สำรวจดูภายในสถานีว่าประเทศอื่นเขามีอะไรบ้าง

ไม่ว่าจะไปดูงานรถไฟฟ้า แต่นั่งรถเมล์ไปดู ดูเสร็จก็นั่งรถเมล์กลับ ●