

ผืนไกล ต้องไปให้ถึง ปฏิวัติรถไฟไทย ที่ 1 อาเซียน

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

เมื่อวันที่ 7 ก.พ.ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดสัมมนาตัวเข้มพนักงานระดับ 8 ขึ้นไป กว่า 800 คนทั่วประเทศ ภายใต้หัวข้อ Change to the Future เปิด-ปรับ-เปลี่ยน : สู่ออนาคตรถไฟไทย

ดูแล้วน่าสนใจไม่น้อยกับการกิจการพลิกฟื้นกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยองค์กรเก่าแก่ 129 ปี มีภาระหนี้ติดตัวพอกพูนเฉียด 200,000 ล้านบาท ให้เป็นรถไฟยุค 4.0

หวังล้างภาพลักษณ์จากองค์กรที่ได้ชื่อว่า “แดนสนธยา” ทำงานในสไตล์ “ถึงก็ช่าง ไม่ถึงก็ช่าง” ก้าวสู่ออนาคตใหม่ กับการเป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570

โดยจะขับเคลื่อนผ่านแผนฟื้นฟูกิจการที่กำลังจะขออนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.)

ปัจจุบันกำลังเดินสายปลุกพลังคนรถไฟทั่วประเทศ ให้รับรู้ รับทราบถึงความเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะมาถึง

ยังไม่ว่ายที่สุดแล้วจะฉลุย หรือเป็นแค่ “วาทกรรม” ที่สวยหรูล่องลอยไปตามกาลเวลาและการเมืองที่เปลี่ยนผ่าน

เพราะหากพลิกโฉมรถไฟไทยได้ง่าย คงไม่ถูกปล่อยปละละเลยมาอย่างยาวนาน มีหนี้สินสะสมเพิ่มจาก 50,000 กว่าล้านบาท เป็น 141,986 ล้านบาทเพียงช่วงเวลา 5 ปี

นับว่าเป็นงานใหญ่ ทำทนายฝีมือ “กุลิศ สมบัติศิริ” ประธานบอร์ดจะเร่งคลอดแผนกู้ซากรถไฟ ให้ทัน

ก่อนวาระรัฐบาล คสช.จะสิ้นสุดอีกไม่กี่เดือน

เพราะหากยังไม่ผ่านการประทับตรารัฐบาลนี้ ก็ไม่รู้วาระรัฐบาลใหม่ที่จะเข้ามาจะสานต่อหรือนับหนึ่งใหม่

สำหรับแผนฟื้นฟู ถูกนำเสนอให้ “คนร.” พิจารณาตั้งแต่วันที่ 12 ก.ย. 2561 ซึ่งปรับอยู่หลายครั้ง แต่ก็ยังไม่สะเด็ดน้ำเสียทีเดียว

แผนฟื้นฟูที่ยกร่าง เป็นแผนระยะยาว 10 ปี ตั้งแต่ปี 2561-2570

มี 3 ยุทธศาสตร์ 1.เพิ่มขีดความสามารถจากการที่รัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้หนักแน่นด้าน ทั้งรถไฟทางคู่ รถไฟชานเมืองสายสีแดง รถไฟความเร็วสูง และซื้อรถจักรและรถโดยสารใหม่ ที่จะทยอยเสร็จในปี 2562-2566

2.การพัฒนาองค์กรรองรับระบบและเทคโนโลยีที่เปลี่ยน หลังคณะรัฐมนตรีปลดล็อกให้รับคนเพิ่มได้ 19,241 คน นำร่องปีนี้ 1,904 คน

3.พัฒนาการบริการเพิ่มรายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์จากที่ดินในมือให้มีมูลค่าเพิ่ม ทั้งมักกะสัน สถานีแม่น้ำ ย่าน กม.11 บางซื่อ ย่าน สถานีสายสีแดงและรถไฟทางคู่ เปลี่ยนการเดินทางเป็นระบบรถไฟฟ้า และเพิ่มการขนส่งสินค้า

“ผมถูก คนร.ต่อว่า แผนฟื้นฟูที่เสนอไปตั้งแต่ 5 เดือนที่แล้ว ตอนนี้อยู่ยังเป็นแผนเหมือนเดิม ไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงให้เห็น ถ้าเราไม่ลงมือทำวันนี้ ทุกอย่างจะยังคงเป็นแผนอยู่เหมือนเดิม”

ฟังจากน้ำเสียงประธานบอร์ดแล้วปฏิบัติการครั้งนี้งานคงเดินเร็วขึ้น

ขณะที่ “วรุฒิ มาลา” รักษาการเบอร์หนึ่ง ที่ทำงานเป็นลูกหม่อมมา 33 ปี และมีคิวเกษียณปีหน้า

ก็พยายามฉายภาพความเปลี่ยนแปลงที่คนรถไฟต้องเผชิญ จากประสบการณ์ที่ทำงานองค์กรแห่งนี้มานานกว่า 3 ทศวรรษ

หวังปลุกเร้าความฮึกเหิมให้คนรถไฟเปิดใจยอมรับกับโลกและบริบทที่เปลี่ยน

จากโครงสร้างพื้นฐานเปลี่ยน มีการพัฒนารถไฟทางคู่ ทางสายใหม่ รถไฟฟ้ารถไฟความเร็วสูง

คู่แข่งเปลี่ยน จากรถทัวร์ โลว์คอสต์ และรถตู้ที่เป็นคู่แข่งสำคัญ

เศรษฐกิจเปลี่ยน จากผู้ผลิต-ส่งออก รายใหญ่ของโลกสู่เศรษฐกิจชะลอตัว

เทคโนโลยีเปลี่ยน จากรถไฟดีเซล เป็นรถไฟไฟฟ้า และไฮบริด

ผู้โดยสารเปลี่ยน เพราะมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ต้องคิดกลยุทธ์การตลาดใหม่ ๆ ให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย

“คนรถไฟต้องกล้าที่จะเปลี่ยนแปลงตัวเอง เพื่อให้ทันตนเองและองค์กรอยู่รอดและยั่งยืน ถ้าไม่เปลี่ยนจะล้มสมัยโดยอัตโนมัติ ถูกโอนให้คนอื่นเข้ามาบริหารแทน และตักงานไม่มีเงินเดือนจ่าย”

พร้อมสร้างแรงกระตุ้น... อย่าปล่อยให้รถไฟอ่อนแอ การเมืองจะเข้ามาง่าย เพราะประตูไม่ได้ล็อก วันที่ที่อ่อนแอเพราะโดนยาซึม โดยไม่รู้ตัว เพราะไม่ได้รับคนเพิ่มมานาน เมื่อมีคน มีเครื่องมือพร้อมแล้ว ก็ต้องสร้างภัยคุกคามนี้ให้เป็นโอกาส

“ฐานะการเงินรถไฟปี 2562 มีรายได้ 9,760 ล้านบาท รายจ่าย 17,199 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิ 21,845 ล้านบาท มีหนี้สินสะสม 141,986 ล้านบาท ถ้าไม่ทำอะไรเลยในปี 2566 จะมีรายได้ 10,601 ล้านบาท รายจ่าย 19,481 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิ 25,646 ล้านบาท หนี้สินสะสมจะพุ่งขึ้นเป็น 199,279 ล้านบาท”

เมื่อโอกาสมาถึงแล้ว ก็ต้องเปิดใจรับ ถ้าไม่เปลี่ยนตอนนี้ ไม่รู้จะเปลี่ยนตอนไหน

ไม่ใช่แค่รถไฟ ทุกธุรกิจก็ต้องปรับตัวรับความเปลี่ยนแปลง

ไม่งั้นจะถูกกลืนโดยไม่รู้ตัว !