

ตอบโจทย์รถไฟฟ้ารางเบา พัฒนาอย่างไรถึงสำเร็จ



มองข้ามชอต

ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ
Economic Intelligence Center (EIC)
ธนาคารไทยพาณิชย์

ในช่วงเดือนมกราคมที่ผ่านมา ชาวคราวการพัฒนาจราจรในหัวเมืองใหญ่กลับมาอยู่ในความสนใจอีกครั้ง หลังจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาจราจรในจังหวัดสำคัญตามภูมิภาคต่าง ๆ แล้วเสร็จ โดยรถไฟฟ้ารางเบาแบบ right rail และ tram ได้ถูกพิจารณาว่าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาใน 5 จังหวัดที่สำคัญ ได้แก่ จ.ภูเก็ต จ.เชียงใหม่ จ.นครราชสีมา จ.ขอนแก่น

และ จ.พิษณุโลก ทั้งในด้านการลงทุนและความสามารถในการขนส่งผู้โดยสาร และประเมินว่าจะมีเม็ดเงินลงทุนในโครงการเหล่านี้กว่า 2.1 แสนล้านบาท จากนั้นคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการศึกษารูปแบบ public private partnership (PPP) และคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนระบบรถไฟฟ้ารางเบาใน จ.ภูเก็ต และ จ.เชียงใหม่ ซึ่งขณะนี้แผนการสร้างรถไฟฟ้ารางเบาใน จ.ภูเก็ตมีความคืบหน้าในการทดสอบความสนใจของนักลงทุนไปเรียบร้อยแล้ว โดยโครงการดังกล่าวแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทางราว 42 กิโลเมตร มูลค่าโครงการราว 3.5 หมื่นล้านบาท ซึ่งจะเริ่มพัฒนาก่อนจากนั้นจึงค่อยพัฒนาระยะที่ 2 ช่วงท่าอากาศยาน-เมืองใหม่

ระยะทางราว 17 กิโลเมตรต่อไป ระบบรถไฟฟ้ารางเบาที่มีมูลค่าลงทุนในส่วนโครงสร้างและประสิทธิภาพในการขนส่งอยู่ระหว่างระบบรถบัสและระบบรถไฟใต้ดิน รถไฟฟ้ารางเบาเป็นระบบขนส่งมวลชนทางรางคล้ายรถไฟฟ้าทั่วไป แต่มีขนาดเล็กและขบวนสั้นกว่า โดย Transdev ผู้ผลิตระบบขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก พบว่าเมื่อเปรียบเทียบการลงทุนในส่วนโครงสร้างของระบบขนส่ง ระบบรถไฟฟ้ารางเบาที่มีมูลค่าลงทุนประมาณ 715-1,900 ล้านบาท/กิโลเมตร ส่วนรถบัสรวมถนนที่ต้องสร้างใหม่และรถไฟใต้ดินมีการลงทุนราว 240-715 และ 3,800-9,500 ล้านบาท/กิโลเมตรตามลำดับ

ในการให้บริการระบบรถไฟฟ้ารางเบาสามารถให้บริการผู้โดยสารได้ราว 200-350 คน/เที่ยว (ความยาวรถรางราว 30-45 เมตร) ขณะที่รถบัสและ

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/บทความ		
	วันที่: พุธที่ 14 - อาทิตย์ 17 กุมภาพันธ์ 2562		
	ปีที่: 41	ฉบับที่: 5123	หน้า: 17(กลาง)
	Col.Inch: 104.86	Ad Value: 141,561	PRValue (x3): 424,683
คอลัมน์: มองข้ามชอต: ตอบโจทย์รถไฟฟ้ารางเบา พัฒนาอย่างไรถึงสำเร็จ			
ศิลปิน: สีสี่			

รถไฟฟ้าใต้ดินสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากที่สุด 105-150 คน/เที่ยว (ความยาวรถบัสราว 18-24 เมตร) และ 300-1,500 คน/เที่ยว (สามารถเพิ่มขึ้นตามความยาวรถไฟฟ้าใต้ดิน) ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม การลงทุนในระบบรถไฟฟ้ามีข้อด้อยในแง่การใช้พื้นที่ผิวจราจร เนื่องจากต้องมีการกำหนดเส้นทางและเลนรถรางที่ชัดเจน ทำให้เสียพื้นที่การจราจรไป 1-2 เลน อีกทั้งยังต้องมีการจัดการอาณัติสัญญาณที่สอดคล้องกับรถยนต์ที่วิ่งบนพื้นผิวถนนอีกด้วย

เมื่อมองย้อนกลับมาถึงการพัฒนา ระบบรถไฟฟ้าในไทย อีไอซีมองว่า การกำหนดและการจัดการเส้นทาง การสร้างรายได้เสริมนอกเหนือจากการเดินรถ การสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและขบวนรถถือเป็น 3 ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การลงทุนในระบบรถไฟฟ้าประสบความสำเร็จ และตอบโจทย์การใช้งานของผู้โดยสารในหัวเมืองใหญ่ ๆ ได้มากยิ่งขึ้น

1.การกำหนดเส้นทางถือเป็นหัวใจสำคัญในระยะการวางแผนโครงการ ซึ่งรวมถึงการจัดรูปแบบการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น เพื่อให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย ในระยะเริ่มต้นแน่นอนว่าการกำหนดเส้นทางควรถูกกำหนดตามสถานที่สำคัญที่มีผู้โดยสารสัญจรให้มากที่สุด เพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางและลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล

ซึ่งการกำหนดเส้นทางนอกจากควรคำนึงถึงสถานที่ในเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรมากในปัจจุบันแล้ว ยังควรต้องมองถึงเส้นทางและบริเวณที่ต้องการสร้างความเป็นเมือง (urbanization) ขึ้นใหม่ในอนาคต และสอดคล้องกับผังเมืองของจังหวัดนั้น ๆ ส่วนในระยะการดำเนินการ ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าควรจัดให้มีการขนส่งระบบรองในรูปแบบระบบรถประจำทาง เช่น รถบัส

รถสองแถว เพื่อสนับสนุนการเดินทางเข้า/ออกยังชุมชนหรือที่พักอาศัยที่รถรางเข้าไม่ถึงอีกด้วย

2.การหารายได้เสริมจะช่วยสร้างรายได้เพิ่มเติมให้กับธุรกิจรถรางเบา นอกเหนือไปจากรายได้จากการขายตั๋วเดินทาง (farebox revenue) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้ารางเบาถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เงินลงทุนสูงและระยะเวลาที่ใช้คืนทุนที่นาน ซึ่งนอกจากรายได้ค่าโดยสารและ/หรือรายได้จากเงินอุดหนุนจากทางภาครัฐ (subsidy) แล้ว ผู้ดำเนินโครงการยังมีรายได้มาจากการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีรถรางเบา เป็นรายได้เพิ่มเติมจากธุรกิจเดินรถ

รวมถึงรายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณาที่สามารถสร้างรายได้ให้กับบริษัทเดินรถได้อย่างงดงาม เช่น กรณีของ Hong Kong Tramway Limited ซึ่งเป็นผู้ให้บริการรถรางยาว 13 กิโลเมตร และในเกาะฮ่องกงที่ในช่วงปี 2014-2016 มีรายได้จากธุรกิจโฆษณาเฉลี่ยราวปีละ 510 ล้านบาท หรือคิดเป็น 45% ของรายได้ทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม ในกรณีของรถไฟฟ้ารางเบาในต่างจังหวัด รายได้จากการโฆษณาอาจไม่สูงนักเมื่อเทียบกับรายได้จากค่าโฆษณาในกรุงเทพฯ การประยุกต์ใช้รถไฟฟ้ารางเบาในการขนส่งสินค้าเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่หลายประเทศเริ่มมีการทดสอบ ยกตัวอย่างเช่น การปรับใช้รถไฟฟ้ารางเบาใน Amsterdam ในการขนส่งสินค้า เช่น เบียร์ Heineken เสื้อผ้าของร้าน Mexx การปรับใช้รถรางในการขนส่งชิ้นส่วนรถยนต์ของ Volkswagen ในเมือง Dresden เยอรมนี เป็นต้น

ทั้งนี้ หากมีการประยุกต์ใช้รถไฟฟ้ารางเบาขนส่งสินค้าในช่วงที่ไม่มีการใช้หรือช่วง off peak ก็จะเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการหารายได้เพื่อส่งเสริมกิจการ

เดินรถรางในต่างจังหวัดของไทย

3.การสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและขบวนรถ ต้องก่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศและประชาชนให้มากที่สุด ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟฟ้ารางเบานั้นมีความซับซ้อนน้อยกว่าระบบรถไฟฟ้าหนัก (heavy rail) ที่ก่อสร้างในลักษณะรถไฟลอยฟ้าหรือรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่แล้ว จึงไม่เกินความสามารถของผู้รับเหมาก่อสร้างของไทยในการสร้างและวางระบบราง

ขณะที่ในส่วนของขบวนและระบบรถรางยังคงต้องอาศัยการนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งหากมีโครงการรถไฟฟ้าเกิดขึ้นอีกมากมายตามหัวเมืองของไทย อีไอซีมองว่า การก่อตั้งโรงงานเพื่อประกอบรถรางเบาและ/หรือโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถรางเบาถือเป็นแนวทางที่เปรียบเสมือนการยิงปืนนัดเดียวได้นกสองตัว

เพราะนอกจากจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการประกอบจากบริษัทผู้ผลิตรถรางเบาในช่วงระยะเริ่มต้นของโครงการแล้ว บริษัทผู้รับสัมปทานยังได้รับวิธีและเทคโนโลยีการซ่อมบำรุงในระยะยาวอีกด้วย ทั้งนี้ รวมถึงการผลิตชิ้นส่วนรถรางใหม่เพื่อทดแทนชิ้นส่วนที่สึกหรอหรือเสื่อมสภาพตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี ก็จะเป็นการสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนรถรางเบาอีกด้วย

การสร้างระบบขนส่งคมนาคมรถไฟฟ้ารางเบาถือเป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมในการลดปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนในหัวเมืองตามภูมิภาค อย่างไรก็ตาม นอกจากปัจจัยสนับสนุนการดำเนินโครงการที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว การสร้างความตระหนักและกฎระเบียบในการใช้ระบบขนส่งมวลชนต่อประชาชน ไม่ว่าจะเป็นคนในพื้นที่หรือผู้มาเยี่ยมเยือนหัวเมืองเหล่านี้ เป็นสิ่งที่ผู้รับสัมปทานและส่วนราชการในท้องถิ่นนั้น ๆ ไม่ควรละเลย