

การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม 17



นโยบาย'คมนาคม'รัฐไทย
เพื่อมวลชน..หรือแค่บางคน?

นโยบาย'คมนาคม'รัฐไทย เพื่อมวลชน..หรือแค่บางคน?

“ประเทศไทยถูกระบุว่าเป็นประเทศที่มีความเหลื่อมล้ำสูง” แม้ไม่ใช่อันดับ 1 ของโลกอย่างที่บางองค์กรจัดอันดับแต่ก็ถือเป็นประเทศที่มีปัญหาดังกล่าวในระดับรุนแรง และไม่เพียงเรื่องการกระจายรายได้หรือโอกาสทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังมีความเหลื่อมล้ำในมิติอื่นๆ อีกมากมาย เช่น “การคมนาคมขนส่ง” ดังที่มีผู้วิพากษ์วิจารณ์ว่า “เพราะขนส่งมวลชนมันแย่ คนจึงแห่กัดฟันผ่อนรถส่วนตัวมาใช้” แต่คนที่มีกำลังทรัพย์พอจะหาซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้โดยมากคือชนชั้นกลางขึ้นไป ในขณะที่คนระดับรากหญ้าอาจไม่มีทางเลือกเช่นนั้น

รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เจริญพงศ์ อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวในงานบรรยาย “ความเหลื่อมล้ำในมิติคมนาคม” ที่คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ท่าพระจันทร์) ถึงเรื่องราวของการ

คมนาคมในไทยไว้หลายประการ อาทิ 1.การคมนาคมขนส่งแต่ละชนิดมีกลุ่มผู้ใช้ไม่เหมือนกัน เช่น กลุ่มผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางมักจะขึ้นรถเมล์หรือมอเตอร์ไซด์ ส่วนกลุ่มรายได้ปานกลางค่อนไปทางสูงมักจะขึ้นรถไฟฟ้าหรือขัปรยนต์ เป็นต้น

2.โครงการรถไฟฟ้ามีผู้ได้รับผลประโยชน์ไม่เท่ากัน โดยผู้ที่ได้มากที่สุดคือผู้มีที่ดินติดกับสถานีรถไฟฟ้าจากราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น รองลงมาคือผู้ที่อยู่อาศัยใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า แต่กลุ่มหลังนี้บางส่วน

ขณะที่ในส่วนของการไฟฟ้าใต้ดิน สายสีน้ำเงิน (MRT) รัฐลงทุนค่าก่อสร้างอุโมงค์และสถานี 8 หมื่นล้านบาท ส่วนเอกชน (BEM) ลงทุนตัวรถและระบบอาณัติสัญญาณต่างๆ เพียงร้อยละ 20 โดยรัฐกำหนดให้เก็บค่าโดยสารคืนทุนในส่วนนี้ผ่านสัมปทาน 25 ปี เท่ากับว่าเอกชนลงทุนน้อยกว่า ซึ่งอาจจะเป็นไปตามหลักการที่ว่ารัฐลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม เหมือนกับรัฐลงทุนสร้างถนน กรณีรถไฟฟ้าใต้ดินสาย

อาจต้องแลกกับการใช้เงินจำนวนมากซื้อที่ดินอยู่อาศัยจากเจ้าของที่ดินกลุ่มแรก โครงการรถไฟฟ้าของรัฐจึงส่งผลในการสร้างความเหลื่อมล้ำหากไม่ได้รับการบริหารจัดการที่เหมาะสม ซึ่งไทยก็ยังไม่มีส่วนนี้ เพราะแม้จะมีกฎหมายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง แต่อัตราที่เก็บก็แทบไม่ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงใดๆ

3.โครงการรถไฟฟ้าเหมือนกันแต่รูปแบบการลงทุนก็ทำให้การให้บริการต่างกัน เช่น รถไฟฟ้าโครงการแรกที่เปิดให้บริการในปี 2542 สัมปทาน 30 ปี รัฐให้เอกชน (BTS) ลงทุนทั้งหมดและให้หาผลประโยชน์ได้เต็มที่จากการเก็บค่าโดยสาร แต่ช่วงที่เป็นส่วนต่อขยายเพิ่มนั้น กรุงเทพมหานคร (กทม.) ลงทุนเองโดยจ้าง BTS ให้เดินรถ ทำให้ กทม. อันเป็นหน่วยงานของรัฐสามารถกำหนดค่าโดยสารได้เอง ราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้า BTS จึงไม่เท่ากัน โดยในส่วนที่เป็นของ BTS โดยตรงราคาจะสูงกว่าในส่วนต่อขยายของ กทม.

สีน้ำเงินนั้นอุโมงค์รัฐก็ลงทุนให้ แต่ตัวรถนั้นเอกชนลงทุนและเก็บค่าโดยสารเพื่อคืนทุนก็จะแตกต่างจาก BTS

อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ กล่าวต่อไปว่า ส่วนโครงการรถไฟฟ้าที่ผู้ใช้บริการน่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดคือสายสีม่วง ซึ่งรัฐบาลลงทุนเองทั้งหมดแล้วจ้างเอกชนคือ BEM เดินรถ เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 3 ล้านบาทต่อวัน ในขณะที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณวันละ 5 หมื่นคน ดังนั้นจึงเท่ากับว่าคนที่ใช้รถไฟฟ้าสายสีม่วงทุกวันนี้ได้ประโยชน์จากการอุดหนุนจากภาครัฐด้วย

4.การเลือกลงทุนแบบเน้นไปที่ระบบขนส่งบางอย่างก็สร้างความเหลื่อมล้ำได้ เช่น โครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ใช้งบประมาณลงทุนประมาณ 5 แสนล้านบาท ซึ่งค่อนข้างสูงมากเมื่อเทียบกับการลงทุนกับรถเมล์ คนที่ใช้รถเมล์ก็จะได้ประโยชน์ในส่วนนี้ โดยปัจจุบันรัฐไทยจัดสรรงบประมาณอุดหนุนต้นทุนการเดินรถเฉพาะรถเมล์สังกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



(ขสมก.) เท่านั้น

“ในกรุงเทพฯ หรือแม้แต่ที่อื่นๆ คนใช้รถเมล์คือผู้มีรายได้น้อยหรือนักเรียนที่ไม่สามารถขับรถได้ รวมถึงเด็กเล็กและผู้สูงอายุ แต่ในปัจจุบันรถเมล์ในกรุงเทพฯ ก็ค่อนข้างจำกัด การอุดหนุนก็มีให้เฉพาะเส้นทางที่ ขสมก. เดินรถอยู่ ถ้าผมจำไม่ผิดเส้นทางเดินรถในกรุงเทพฯ มีประมาณ 200 เส้นทาง ขสมก. เดินรถแค่ 100 เส้นทาง อีกครึ่งเดินรถโดยรถร่วมเอกชน ซึ่งตัวรถร่วมเอกชนรัฐบาล

ไม่ได้ให้การสนับสนุนใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งยังควบคุมค่าโดยสารอีกต่างหาก อย่างตอนนี้ที่รัฐขึ้นค่าโดยสารหลายคนอาจจะมองว่าเป็นความผิดของเอกชนหรือเปล่า? จริงๆ รัฐก็พยายามควบคุมราคา ถ้าเรามองในอีกแง่หนึ่งถ้ารัฐไม่ยอมให้ขึ้นค่าโดยสารแต่ต้นทุนมันขึ้นไป แล้วจะให้เอกชนเขาทำอะไร? ถ้าเอกชนเขาไม่สามารถที่จะเดินรถได้ คนก็จะลำบาก ฉะนั้นรัฐก็ควรจะให้การอุดหนุนการเดินรถของเอกชนด้วยซึ่งรัฐ

ไม่ได้ทำในส่วนนี้ เลยจำเป็นต้องขึ้นค่าโดยสาร” อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ กล่าว

5.ในกรณีของรถเมล์ รัฐอุดหนุนทางตรงน้อยมาก และทางอ้อมยังไม่ได้ทำอะไรเลย เช่น การกำหนดช่องจราจรเดินรถเฉพาะของรถเมล์ (Bus Lane) ทั้งที่มีหลักการว่า “ใครใช้พื้นที่ถนนน้อยควรได้สิทธิ์ไปก่อน” ซึ่งในอดีตเมื่อหลายสิบปีก่อนในกรุงเทพฯ เคยมีช่องเดินรถเฉพาะของรถเมล์ คุณภาพการเดินรถของรถเมล์ในยุคนั้นจึงถือว่าค่อนข้างดี แต่เมื่อนโยบาย

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,500	Section: วาไรตี้/การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม				
	วันที่: อังคาร 14 พฤษภาคม 2562				
	ปีที่: 40	ฉบับที่: 13896	หน้า: 1(ล่างซ้าย), 17		
	Col.Inch: 153.57	Ad Value: 230,355	PRValue (x3): 691,065	คลิป: สีสี่	
	หัวข้อข่าว: นโยบาย'คมนาคม'รัฐไทยเพื่อมวลชน..หรือแค่บางคน?				

รัฐส่งเสริมการใช้รถยนต์มากขึ้น ช่องเดินรถเฉพาะของรถเมล์ก็ถูกยกเลิกไปในที่สุด

อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ ยิ่งยกตัวอย่าง “ทัศนคติของผู้หลักผู้ใหญ่ในบ้านเมือง” ที่มองรถเมล์เป็นปัญหาของการจราจร เช่น “เคยมีข่าวนายตำรวจใหญ่บางท่านออกมาบอกว่าจะแก้ปัญหการจราจรติดขัดจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ยานรามาแห่งด้วยการจะไม่ให้รถเมล์วิ่ง เพราะรถเมล์คันใหญ่” ลักษณะนี้เป็นการสะท้อนความคิดบางอย่างของผู้มีอำนาจในประเทศไทย ที่ให้ความสำคัญกับรถยนต์มากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ

“การตั้งป้ายรถเมล์สิ่งที่พิจารณาเป็นอย่างแรกไม่ใช่ความสะดวกของผู้ใช้รถเมล์ แต่พิจารณาว่ากีดขวางการจราจรหรือไม่? ดังนั้นการตั้งป้ายที่อาจสะดวกสำหรับผู้เดินทางด้วยรถเมล์แต่ทำให้รถติดตรงนั้นก็จะมีทางตั้งได้ ก็จะต้องย้ายไปที่ไกลๆ เพื่อไม่ให้รถติด ผู้เดินทางด้วยรถเมล์ก็ต้องเสียสละ” อาจารย์ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาฯ ระบุ

6.การเดินทางระหว่างเมือง รัฐไทยก็ยังเน้นให้ความสำคัญกับระบบขนส่งชั้นสูง เช่น เครื่องบินหรือรถไฟความเร็วสูง ซึ่งระบบขนส่งข้างต้นนี้ผู้ที่ใช้บริการได้ก็ต้องมีรายได้ค่อนข้างสูงด้วย ในขณะที่ผู้มีรายได้น้อยจะใช้รถทัวร์โดยสาร รถตู้ หรือรถไฟธรรมดา เห็นได้จากรัฐใช้งบประมาณจำนวนมากไปกับการก่อสร้างสนามบินในเมืองต่างๆ ส่วนสถานีขนส่งรถทัวร์โดยสารจะใช้วิธีให้เอกชนบริจาคที่ดินสำหรับใช้ก่อสร้าง ทำให้สถานีขนส่งในต่างจังหวัดมักตั้งอยู่ห่างไกลจากตัวเมือง

7.การที่รัฐไม่ให้ความสำคัญกับรถโดยสาร ในต่างจังหวัดหรือรถโดยสารระหว่างเมืองนำมาซึ่งปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน เล่าตั้งแต่ “การเกิดขึ้นของรถตู้” เห็นได้จาก ณ ปัจจุบันหากเป็นเส้นทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร ในประเทศไทยแทบจะไม่มีรถบัสโดยสารให้บริการอีกแล้ว ผู้ประกอบการจะเลือกใช้รถตู้

แทนแทบทั้งสิ้น แล้วก็กลายเป็นข่าวอุบัติเหตุพร้อมกับมีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก

หรือ “มอเตอร์ไซด์กลายเป็นพาหนะจำเป็น” ในระดับที่เมื่อเด็กคนหนึ่งโตพอจะนั่งคร่อมขาเข่งพื้นได้บ้าง ผู้ปกครองก็จะปล่อยให้ขี่มอเตอร์ไซด์ไปไหนมาไหนเอง จึงไม่ต้องแปลกใจที่สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย กลุ่มผู้ขี่มอเตอร์ไซด์จะมาเป็น



อันดับ 1 ซึ่งในความเป็นจริง มอเตอร์ไซด์ก็มักจะเป็นพาหนะของผู้มีรายได้น้อย คนอยู่ตามต่างจังหวัดหรือในชนบท

“ในประเทศไทย นโยบายคมนาคมขนส่งเน้นลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่มีมูลค่าสูงเป็นหลัก ขอบสร้างโครงการขนาดใหญ่ รถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ต่างๆ ซึ่งโครงการขนาดใหญ่แม้จะเกิดประโยชน์แต่ผู้ได้ประโยชน์ส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้สูงเป็นหลัก นอกจากนั้นยังมีผลประโยชน์ในด้านการเพิ่มมูลค่าของทรัพย์สิน ประโยชน์ก็จะตกอยู่กับนายทุนหรือผู้มีรายได้สูงด้วย

แล้วผู้ใช้ประโยชน์จากโครงการที่รัฐลงทุนบางครั้งก็อาจจกักตุนไว้ในวงแคบๆ เพราะรัฐลงทุนโครงการขนาดใหญ่แต่ไม่ลงทุนระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อโครงการขนาดใหญ่ เช่น สร้างสถานีรถไฟฯ ถ้าคุณไม่สามารถเดินทางมาที่สถานีคุณก็ไม่สามารถใช้ได้ คนที่จะใช้รถไฟฟ้าก็ต้องใช้มอเตอร์ไซด์รับจ้างมายังสถานีซึ่งอาจราคาแพงกว่าค่ารถไฟฟ้าเสียด้วยซ้ำไป” อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,500	Section: วไรต์/การศึกษา-ศิลปวัฒนธรรม			
	วันที่: อังคาร 14 พฤษภาคม 2562			
	ปีที่: 40	ฉบับที่: 13896	หน้า: 1(ล่างซ้าย), 17	
	Col.Inch: 153.57	Ad Value: 230,355	PRValue (x3): 691,065	คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: นโยบาย'คมนาคม'รัฐไทยเพื่อมวลชน..หรือแค่บางคน?				

กล่าวสรุป

นักวิชาการด้านวิศวกรรมผู้นี้ ฝาก
ทิ้งท้ายด้วยคำคมคั่นหู “ประเทศที่เจริญ
แล้วไม่ใช่ประเทศที่คนจนมีรถยนต์ขับ..
แต่เป็นประเทศที่คนรวยใช้ระบบขนส่ง
สาธารณะ” ซึ่งสะท้อนแนวคิดการพัฒนา
ระบบคมนาคมที่ไม่เอื้อแต่เฉพาะผู้ใช้รถยนต์
ส่วนบุคคลหรือผู้มีรายได้สูง แต่ยังคงคิดถึง
ผู้มีรายได้น้อยด้วยโอกาสทางเศรษฐกิจใน
สังคมด้วย

และอยากเห็นนโยบายของ
รัฐไทยเปลี่ยนหลักคิดจากที่เป็นอยู่ไปสู่
แนวทางนี้ให้มากขึ้น!!!