

การขึ้นราคาระบบขนส่ง ต้นทุนทางสังคมที่ไม่คาดฝันในชีลี

กรุงเทพธุรกิจ
มุมมองบ้านสามย่าน
● อติศักดิ์ สายประเสริฐ
บรรษัท จิรศักดิ์ธรรม

ในช่วงเดือนต.ค.ที่ผ่านมา มีการชุมนุมประท้วงระบบขนส่งมวลชนในหลายเมือง ทั้งการชุมนุมครั้งใหญ่ในเมืองซานติอาโกของชีลี การประท้วงรัฐบาลเอกวาดอร์ ที่ตัดลดبودทุนระบบขนส่ง กระแส “No NYPD in the MTA”

หรือกระแสการต่อต้านตำรวจที่ตรวจคนพลบเลี้ยงการซื้อตั๋วรถไฟฟ้าในเมืองนิวยอร์ก

หรือแม้กระทั่งการป็นขึ้นหลังการรถไฟในอังกฤษเพื่อเป็นการต่อสู้ประเด็น Climate Change จะเห็นได้ว่าระบบขนส่งได้กลายเป็นประเด็นการเมืองและพื้นที่ต่อสู้ทางการเมืองในหลายเมืองทั่วโลก จนเป็นกระแสประท้วงระบบขนส่งหรือ Transit Protests

จุดกำเนิดกระแสประท้วงระบบขนส่งเริ่มจากการชุมนุมในกรุงซานติอาโก เมืองหลวงของประเทศชีลี และเป็นเมืองที่มีโครงข่าย

รถไฟฟ้าที่ใหญ่ที่สุดในละตินอเมริกา มีรถไฟฟ้า 9 สาย จำนวน 136 สถานี สาเหตุเกิดจากรัฐบาลประกาศปรับค่าโดยสารระบบขนส่งในมหานครซานติอาโกใหม่

โดยการขึ้นค่ารถไฟฟ้าสำหรับประชาชนทั่วไปในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คือ 07.00-09.00 น. และ 18.00-20.00 น. จาก 700 เปโซ เป็น 730 เปโซต่อเที่ยว เพิ่มขึ้น 30 เปโซ หรือ 1.14 บาท ในทางกลับกันรัฐบาลได้ลดราคาในช่วงเวลาอื่นที่ผู้โดยสารไม่คับคั่งลงจาก 640 เปโซ เหลือ 610 เปโซต่อเที่ยว ส่วนผู้สูงอายุ และเด็กนักเรียนปรับราคาเพิ่มเป็น 230 เปโซต่อเที่ยวในทุกช่วงเวลา

แน่นอนว่าการขึ้นราคาค่าโดยสารมาจากการศึกษาตามหลักเศรษฐศาสตร์การขนส่ง คณะผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งได้ใช้ปัจจัยต่างๆ คำนวณการกำหนดราคา ส่วนรัฐพยายามใช้กลไกในการพยายามจัดการกับ

ความคับคั่งของผู้ใช้ระบบขนส่ง เพื่อจูงใจให้ผู้ใช้ขนส่งบางส่วนหันไปใช้ในช่วงเวลาอื่นที่ไม่หนาแน่นมาก

แต่เมื่อกลับมาดูฝั่งผู้ใช้ขนส่งมวลชน เท่ากับว่าเป็นการเพิ่มต้นทุนและการให้กับผู้โดยสาร เพราะถ้าหากเป็นพนักงานออฟฟิศที่ต้องทำงานเวลาเดิม แต่อยากปฏิบัติตามมาตรการจูงใจของรัฐ ก็ต้องตื่นนอนเร็วกว่าเดิมและพาตัวเองไปให้ถึงภายในรถโดยสารก่อน 07.00 ซึ่งก็ไม่ใช่เรื่องง่ายที่ค่าโดยสารถูกลงจะชดเชยการตื่นเช้ากว่าเดิมได้ และถ้าหากทำตามการจูงใจของรัฐตอนกลับบ้านก็ต้องรอจนถึงเวลา 20.00 ถึงจะขึ้นรถกลับบ้านได้ การพักผ่อนหลังเลิกงานก็ยิ่งลดน้อยลง มีการประมาณการว่าค่าโดยสารในซานติอาโกสำหรับครอบครัวที่มีรายน้อยอยู่ที่ 13-28% ของรายได้ทั้งหมด ถือเป็นสัดส่วนที่สูงมากๆ ทั้งที่ยังไม่ได้รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ

เมื่อดูตัวเลขทางการเงินของ Metro Santiago พบว่าปี 2561 มีกำไรขั้นต้น (Gross Profit) ที่ 15.6% แต่เมื่อหักต้นทุนทางการเงิน พบว่า Metro Santiago ขาดทุนถึง 175 ล้านเปโซ จากเดิมที่เคยมีกำไร 14 ล้านเปโซ ในปี 2560 สาเหตุส่วนใหญ่มาจากเงินเปโซที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ต้องแบกรับความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนมาโดยตลอด

อย่างไรก็ตาม การปรับโครงสร้างค่าโดยสารนี้สร้างความไม่พอใจให้กับผู้ใช้งานเป็นอย่างมาก กลุ่มนักเรียนมัธยมในซานติอาโกเป็นผู้นำการประท้วงด้วยการไม่จ่ายค่าโดยสาร มีการกระจ่ายการชุมนุมไปในหลายสถานีรถไฟฟ้า เพื่อเรียกร้องให้ยกเลิกมาตรการดังกล่าว ความไม่พอใจได้ขยายวงกว้างออกไปอย่างรวดเร็วจากสถานีรถไฟฟ้าไปยังจุดสำคัญของซานติอาโก จนมีผู้เข้าร่วม



ชุมนุมนับล้านคนในบริเวณ Plaza Italia การชุมนุมประท้วงได้ขยายไปยัง 6 เมืองสำคัญ

ซึ่งถือเป็นการชุมนุมที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของซีลี จนนำไปสู่การประกาศยกเลิกการประชุม APEC และการประชุม UN Climate Change Conference ที่จะจัดขึ้นในซีลี

ข้อสังเกตในการชุมนุมครั้งนี้คือ ผู้นำการชุมนุมประท้วงกลับเป็นเด็กนักเรียน ม.ปลาย ที่แม้ราคาค่าโดยสารในอัตรานักเรียนจะถูกกว่าผู้ใหญ่สองเท่าก็ตาม ซึ่งกระแสการเมืองที่นำโดยนักเรียนนักศึกษาในซีลีนั้นมีมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การเคลื่อนไหวเรื่องการศึกษาในปี 2554 กลุ่มนักเรียนต้องการให้รัฐบาลเปลี่ยนรูปแบบการจัดการศึกษาใหม่ ให้รัฐกลับมามีบทบาทแทนการศึกษาเอกชนที่มุ่งเน้นกำไร โดยการนำอุดหนุนงบประมาณให้กับโรงเรียนรัฐรวมถึงการปฏิรูประบบการศึกษาใหม่เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

การเคลื่อนไหวในประเด็นการศึกษายังคงมีการรณรงค์จนถึงปัจจุบันเนื่องจากรัฐบาลมีความพยายามที่จะขึ้นค่าเทอมและไม่ขึ้นเงินเดือนให้กับครู รวมไปถึงนักเรียนหลายร้อยคนได้ประกาศหยุดเรียนและเกิดเหตุการณ์พังประตูโรงเรียนที่ปิดกันเพื่อเข้าร่วมการชุมนุม

การปรับโครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่งจึงเป็นจุดแตกหักที่เผยถึงปัญหาที่ซุกซ่อนในสังคมซีลี ทั้งปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของกลุ่มชนชั้นนำ ปัญหาค่าครองชีพที่พุ่งสูง อันมีต้นตอมาจากการ

ปฏิรูปเศรษฐกิจซีลีในสมัยรัฐบาลเผด็จการออกุสโต ปิโนเช ที่ต้องการลดอัตราที่เคยพุ่งสูงถึง 150% โดยนักเรียนเศรษฐศาสตร์ชาวซีลีในมหาวิทยาลัยชิคาโก ได้นำเอาแนวคิดเสรีนิยมใหม่มาทดลองปรับใช้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ ด้วยการพยายามลดบทบาทของรัฐ

เช่นการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไปสู่การบริหารแบบเอกชน การเปิดเสรีให้เอกชนมีบทบาทการลงทุนภาครัฐมากขึ้น รวมไปถึงระบบรถไฟฟ้าที่ได้มีการเปิดให้บริการครั้งแรกในสมัยปิโนเช

การปฏิรูปเศรษฐกิจช่วงแรกเป็นไปด้วยดี จนเรียกได้ว่าเป็น “ปาฏิหาริย์แห่งซีลี” แต่เมื่อเวลาผ่านไปหลายสิบปี ปัญหาอื่นที่ถูกซ่อนด้วยตัวเลขทางเศรษฐกิจที่ดีได้ปรากฏในรูปแบบการประท้วงของประชาชนจำนวนมาก มีแรงปะทะระหว่างประชาชนกับรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง ในการชุมนุมครั้งนี้มีป้ายข้อความที่เขียนว่า “เสรีนิยมใหม่เกิดขึ้นที่ซีลีและจะสิ้นสุดในซีลี (Neoliberalism was born in Chile and will die in Chile)” ที่สะท้อนให้เห็นถึงโมเดลการปฏิรูปเศรษฐกิจที่ล้มเหลวในระยะยาว

แม้ว่าประธานาธิบดีเซบาสเตียน ปิเนรา ได้ประกาศยกเลิกการขึ้นค่าโดยสารและปรับคณะรัฐมนตรีตามที่กลุ่มผู้ชุมนุมเรียกร้องแล้ว แต่การประท้วงก็ไม่ได้จบลงแค่นั้น ผู้ชุมนุมได้เรียกร้องการลงโทษจากการปฏิรูปเศรษฐกิจในยุคของประธานาธิบดีออกุสโต ปิโนเช ด้วยการร่างรัฐธรรมนูญใหม่เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ซุกซ่อนในสังคมซีลี

การยกระดับข้อเรียกร้องทำให้เกิดการปะทะระหว่างผู้ชุมนุมกับเจ้าหน้าที่รัฐ จนประธานาธิบดีต้องประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อควบคุมการชุมนุมไม่ให้เกิดความรุนแรงที่บานปลาย แต่ก็เกิดการปะทะระหว่างผู้ชุมนุมและเจ้าหน้าที่ตำรวจ Amnesty International ได้รายงานว่ามีผู้เสียชีวิต 22 ราย ผู้บาดเจ็บหลายพัน สถานีรถไฟหลายสิบแห่งถูกปิดและเผาทำลาย จนกระทั่งประธานาธิบดีได้ตกลงที่จะให้ลงประชามติร่างรัฐธรรมนูญใหม่ในเดือนเม.ย.ปีหน้า แต่ดูเหมือนการชุมนุมจะยังไม่ยุติลงในเร็ววัน

แม้ไม่ยากให้เกิดความรุนแรง ความเสียหาย หรืออาชญากรรม แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นถือเป็นต้นทุนที่ไม่คาดคิดในสังคมแสนเหลื่อมล้ำ