

เจ็บ!!ทางคูจระ-ขอนแก่นหงอย

- รพท.รอผู้โดยสารทั้งวันใช้แค่พันคน
- โจทย์ยากพลิกกลยุทธ์สู้รถ-เครื่องบิน

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งว่า ผลการเปิดบริการโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น (ช่วงชุมทางถนนจิระ อ.เมือง จ.นครราชสีมา-จ.ขอนแก่น) ระยะทาง 187 กม. รวม 19 สถานี งบประมาณก่อสร้าง 24,071 ล้านบาท ทั้งเส้นทางแบบเต็มรูปแบบเมื่อเดือน ส.ค. ที่ผ่านมา ได้รับกระแสตอบรับจากประชาชนดีพอสมควรมาใช้บริการเฉลี่ยต่อวันหลักพันคนเท่านั้น ผู้โดยสาร



ส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ในท้องถิ่นที่สัญจรด้วยรถไฟเป็นประจำอยู่แล้ว เช่น นักเรียน พ่อค้า แม่ค้า เนื่องจากเส้นทางไม่ใช่จุดต้นทางและปลายทาง เป็นการให้บริการระหว่างทางหรือทางผ่านมากกว่าทำให้ประชาชนใช้บริการไม่หนาแน่นมากนัก หากเทียบกับจุดต้นทางปลายทาง เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-ขอนแก่น มีประชาชนและนักท่องเที่ยวใช้บริการประมาณหลักหมื่นคนต่อวัน

นอกจากเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารแล้วเส้นทางนี้ยังมีการขนส่งสินค้าด้วย เพราะมีลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) 3 แห่ง ได้แก่ สถานีบ้านกระโดน สถานีบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ ทำให้มีการขนส่งสินค้ามากขึ้น ซึ่งรฟท.กำลังประเมินผล อย่างไรก็ตามหลังจากนี้ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาเลือกเดินทางด้วยรถไฟในเส้นทางดังกล่าวเพิ่มขึ้น เนื่องจากปัจจุบันพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนด้วยรถไฟไม่ค่อยได้รับความนิยมมากนักเพราะมีทางเลือกในการเดินทางค่อนข้างหลากหลายทั้งเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น รถโดยสาร รถคู่ และสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์) รวมทั้งเดินทางด้วย



รถส่วนตัวที่สะดวกและรวดเร็วมากกว่า ประชาชนนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยรถไฟมานานกว่าจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้บริการรถไฟคงต้องใช้เวลาสักระยะ

รายงานข่าวแจ้งด้วยว่า ทั้งนี้ในเส้นทางมีการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟด้วยการสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ ทางยกระดับ ทางยกระดับรูปตัวยู และทางลอดทางรถไฟอาจจะทำให้ประชาชนที่อาศัยบริเวณรอบสองข้างทางรถไฟมองว่าเปลี่ยนวิถีชีวิตบ้าง ต้องใช้เวลาปรับตัว

ด้วยความปลอดภัยในการสัญจร สำหรับรถไฟทางคูจระ-ขอนแก่น ถือเป็นทางคู่สมบูรณ์แบบสายแรกของไทยที่มีทั้งเส้นทางระดับดินและยกระดับ เมื่อผู้โดยสารไม่ถอยนิยมนิยมเป็นโจทย์ยากที่ รฟท.ต้องประเมินรายละเอียดและหากกลยุทธ์ทางการตลาดดึงดูดผู้โดยสารเพิ่มเนื่องจากใช้วงเงินลงทุนก่อสร้างจำนวนมากหากยังไม่ได้รับความนิยมจะส่งผลกระทบต่อภาระขาดทุน เพราะอยู่ระหว่างก่อสร้างทางคู่อีกหลายเส้นทาง ขณะเดียวกัน รฟท.มีหนี้สะสมอยู่แล้วกว่าแสนล้านบาท.