



ไฮสปีด-รถไฟฟ้าทางคู่
'บิกเซนจ์' ของ ร.ฟ.ท.
จุดประกาย > 1

ไฮสปีด-รถไฟฟ้าทางคู่ 'บิกเซนจ์' ของ ร.ฟ.ท.

ภารกิจนี้ไม่ใช่แค่
เรื่องเทคโนโลยี
ยังรวมถึงการ
พัฒนาบุคลากร
และการวางรากฐาน
ให้ประเทศ

เรื่อง : วรวิภา จิตตินรากร
ภาพ : วันชัย ไทรศรวิจิต

การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) องค์การที่มีการขยับครั้งสำคัญในรอบหลายทศวรรษ เมื่อถูกมอบหมายภารกิจให้เร่งขยายเส้นทางรถไฟสายใหม่และรถไฟฟ้าทางคู่ หลังจากเส้นทางรถไฟของไทยหยุดนิ่งที่ประมาณ 4,000 กิโลเมตรมานาน รวมถึงการเกิดขึ้นของรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ที่จะมาเป็นภาพจำใหม่ของการเดินทางด้วยระบบรางของคนไทย

วรวิภา มาลา รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจบริหารทรัพย์สิน การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ที่ปัจจุบันควบตำแหน่งรักษาการผู้อำนวยการ ร.ฟ.ท. ด้วยคำสั่งตาม ม.44 เมื่อวันที่ 16 พ.ค.2561 ถูกมอบหมายให้มารับภารกิจ 'บิก เซนจ์' ครั้งนี้ เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การขนส่งทางรางของประเทศ



● นิยามของ Big Change ในขณะนี้คืออะไร

คือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานก่อน เพราะเราจะมีรถไฟฟ้าทางคู่ 1,000 กิโลเมตร และยังมีเส้นทางใหม่อีก 1,500 กิโลเมตร นั่นคือทางสายใหม่ที่จะเสร็จปี 2568 ซึ่งจะทำให้มีรถไฟฟ้าทางคู่เกิน 50 เปอร์เซ็นต์ของโครงข่ายจะเป็นเน็ตเวิร์คที่สมบูรณ์มากเกือบเท่าญี่ปุ่นแล้ว และเมื่อพัฒนาทางรถไฟ Big Change ไปแล้ว สิ่งตามมาคือตลาด ถ้าเราจะทำเองต้องปรับตัวตอนนี้เลย ส่วนเรื่องไอที ถ้ามีเงินก็ซื้อได้ แต่เรื่องคนสร้างไม่ได้ ซื้อตัวกันไม่ได้แบบนักฟุตบอล ทำได้อย่างเดียวคือ

จ้างทีมบริหาร แต่คนรถไฟมันต้องสร้างและเรื่องซ่อมทาง วันนี้เราจะมีทางเพิ่มขึ้นอีก 2,500 กิโลเมตร รวมเป็น 6,500 กิโลเมตร เราจะซ่อมกันแบบเดิมไม่ได้

แต่การ Big Change จะเห็นได้ชัดว่า จะนำไปสู่การหารายได้ มันต้องคิดมีแผนที่นำทาง มียุทธศาสตร์กำกับ เพื่อให้คนรุ่นหลัง เพราะวันนี้มันไม่มีเลย เราต้องพัฒนาให้คนรุ่นหลังเห็นภาพ ส่วนเรื่องบำรุงรักษารถจักร ล้อเลื่อนสามารถจ้างได้ แต่บำรุงทาง จ้างไม่ได้เพราะต้องเป็นคนที่เราต้องรู้ก่อนถึงจะไปจ้างเอาที่ซอสได้ไม่อย่างนั้นจะคุมงานไม่ได้

● 5 ปีข้างหน้า ร.ฟ.ท.จะเปลี่ยนผ่าน

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 200,000
Ad Rate: 2,400

Section: จุดประกาย/หน้าแรก

วันที่: อังคาร 29 ตุลาคม 2562

ปีที่: 33

ฉบับที่: 11359

หน้า: 1(กลาง)

Col.Inch: 222.65 Ad Value: 534,360

PRValue (x3): 1,603,080

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ไฮสปีด-รถไฟฟ้าทางคู่'บีทีเอส' ของ ร.ฟ.ท.



อย่างไร

ขอเล่าก่อนว่า ตั้งแต่ก่อตั้งรถไฟมา 120 ปี เดิมเป็นกรมรถไฟหลวง เป็นราชการเต็มตัว พัฒนารถไฟมาจนถึงปี 2494 ถึงเวลาต้องกู้เงินมาซ่อมแซมระยะทาง จึงไปกู้ธนาคารโลก ซึ่งมีเงื่อนไขว่าระบบราชการจะไม่รอดจึงต้องเปลี่ยนเป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากในการบริหารธุรกิจ จึงเกิด ร.ฟ.ท.ขึ้นมา ช่วงนั้นมีทางรถไฟ 3,300 กิโลเมตร จนปัจจุบันมีทางรถไฟ 4,043 กิโลเมตร รวม 68 ปี เรามีทางรถไฟใหม่เพิ่มขึ้น

ทั้งทางเก่าและทางคู่ 700 กม.

เหตุผลที่เป็นเช่นนี้เพราะรัฐบาลตั้งแต่ปี 2500 ทุ่มเงินทั้งหมดไปทำถนน ทำให้เครือข่ายทางถนนเรติกว่า หลังพัฒนาติดต่อกันมา 40-50 ปี ส่วนโครงการรถไฟต้องให้เครดิตรัฐบาลพรรคประชาธิปัตย์ที่สั่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำแผนแม่บทพัฒนารถไฟ พอเปลี่ยนเป็นรัฐบาลพรรคเพื่อไทย ก็พัฒนาต่อและเพิ่มรถไฟความเร็วสูง 2 ลานล้านบาทเข้ามา และมีการพัฒนารถไฟทางคู่

พอถึงรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เข้ามาเมื่อ 5-6 ปีก่อน ก็เข้ามาพัฒนาทางคู่ต่อ ทำให้แผนพัฒนาทางคู่ตอนนี้มีทั้งหมด 993 กิโลเมตร

● การลงทุนรถไฟทางคู่เพิ่มการขนส่งอย่างไร

ก่อนที่รัฐบาลจะอนุมัติแผนแม่บทในตอนนั้น มีคำถามว่า ร.ฟ.ท.ให้อะไรกับประเทศได้บ้าง จึงบอกว่าตอนนี้ขนส่งสินค้าทางรถไฟ 2 เปอร์เซ็นต์ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด หรือปีละ 11 ล้านตัน แต่เคยทำได้ดีที่สุด

15-16 ล้านตัน ช่วงปี 2545-2546

รัฐบาลในสมัยนั้นจึงเริ่มที่เส้นทาง
จะเชิงเทรา เพื่อต่อไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง
เพื่อสนับสนุนสถานีบรรจุและแยกสินค้า
กล่อง (Inland Container Depot :
ICD) ลาดกระบัง พอมีทางคู่ตรงนี้
การขนส่งสินค้าก็เพิ่มขึ้น จึงเป็นการ
จุดประกายที่จะพัฒนาทางคู่ต่อ

เมื่อพัฒนารถไฟทางคู่เส้นนั้นได้
ก็เพิ่มการขนส่งสินค้าได้ตามเป้าหมาย
จากปีละ 4 แสนตัน เป็น 1 ล้านตัน และ
ลดความแออัดการเดินทางบนถนน
เพราะผู้เดินทางไปพัตหะมีทางเลือกมากขึ้น
ซึ่งปัจจุบันโครงการ ICD ลาดกระบัง ประมูล
เสร็จแล้ว ก็จะปรับการขนส่งจากทางถนน
มารถไฟได้อีก 3-4 แสน ที.อี.ยู.ต่อปี

● รถไฟทางคู่จะสร้าง Big Change อย่างไร

ร.ฟ.ท.มองเพิ่มโอกาสในกลุ่ม
สินค้าอื่น คือ สินค้าโซห่วย ที่แต่ก่อน
ขนส่งอยู่บ้าง แต่ตอนนี้อาจขนส่งไม่ได้ไป
โซห่วยแล้ว แต่ไปในรูปแบบโมเดิร์นเทรด
ผู้ประกอบการนิยมใช้รถยนต์ 100 เปอร์เซนต์
เพราะฉะนั้นการขนส่งสินค้าโซห่วย
จะเป็นตลาดใหญ่ แต่ ร.ฟ.ท.ยังไม่มีแชร์
จึงเห็นว่าเมื่อมีรถไฟทางคู่แล้ว เราน่าจะ
แข่งกับรถยนต์ได้แล้ว เพราะจะวิ่ง
Over Night ได้

นอกจากนี้ อยู่ระหว่างศึกษากับ
องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ
แห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) เพื่อมองโอกาสขนส่ง
สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก กำลังดู
เรื่องโมเดิร์นเทรดจอยู่ว่าจะนำโมเดิร์นเทรด
มาใช้อย่างไร และคอนเทนเนอร์จะใช้
อย่างไร และต้องหาพาร์ทเนอร์เข้ามาช่วย

สินค้าอีกตัวที่น่าสนใจ คือ Parcel
(พัสดุ) อีกไม่กี่ปีไปรษณีย์ไทยซึ่งเคย
เป็นแชมป์ ก็อาจจะหลุดแชมป์ ถ้าเจอ
เทรนด์แบบนี้ เพราะมีการใช้รถยนต์หมด
ขนส่งสินค้าส่งโดยตรง เช่น เคอร์รี่ จะทำยัง
ไงให้พวกนี้มาเป็นพาร์ทเนอร์กับเรา
ก็กำลังหาทางคุยกันอยู่ เราจะเข้าไป
ตรงไหน เราก็เปิดรับ แต่ว่าสถานที่ของ
เราก็ยังไม่พร้อม เพราะต้องย้ายไปสถานี
กลางบางซื่อ

● การปรับบริการจะเป็นอย่างไร

Big Change ที่จะเกิดขึ้น คือ
การขนส่งผู้โดยสารทางไกล ตู้นอน
รถนอน แต่ก่อนมียอดจองเต็มมาก
จนกระทั่งมีโลว์คอสต์แอร์ไลน์ ไม่ถึง 10 ปี
บินกันว่อนพามีผู้ให้บริการ 4-5 ราย
แต่รถไฟวิ่งเส้นเชียงใหม่ใช้เวลา 12 ชั่วโมง
ต่อวัน ไปหาดใหญ่ 16 ชั่วโมงต่อวัน
คนบางกลุ่มก็ยังเหนียวแน่นกับรถไฟ
เส้นทางที่ขายดียังมีทางเหนือ แต่ทาง
หนองคายโล่งมาก รถไฟอยู่แบบนี้ก็ต้อง
ยอมรับ ความเร็วต้องให้เขาไป เรามา
ปรับบทบาทของเรา หันมาบริการ
นักท่องเที่ยว เพราะเขาไม่ได้ดูราคา
แต่ดูที่การจัดทริป

ส่วนนี้การรถไฟฯ ก็ต้องปรับตัว
ปรับระบบกันใหม่ นี่เป็นตลาดหนึ่งที่เรา
จะทำ แต่ในไทยก็ทำได้แค่สายเหนือ สาย
อีสานไม่มีนักท่องเที่ยว มีแค่หนองคาย
ที่จะข้ามไปลาว ส่วนทางใต้้น้อยมาก
ไปชุมพร สมุย แต่เป็นตลาดนักท่องเที่ยว
เที่ยวเอง พวกนี้จึงต้องดูตลาด เราก็มองว่า
ถ้าไปเชียงใหม่ก็ขายแบบแพคเกจ
ขายล่วงหน้าให้ได้

ดังนั้น อารูที่เราจะต้องมี คือ
รถใหม่ อุปกรณ์ภายในใหม่ อยู่ในขั้นตอน
ขอสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำลังจะปรับ
ขอเป็นรถ 2 ระบบไฟฟ้าและดีเซล เพราะ
ต้องเข้ามาดำเนินการที่สถานีกลางบางซื่อ

อีกส่วน คือ ตู้รถไฟปัจจุบันยังเป็น
แบบเก่า แต่ปีหน้าจะหมดสัญญา เราจะ
ทำแบบอี ทิคเก็ต เพื่อเอาไปเชื่อมระบบ
กับสายสีแดง แอร์พอร์ต เรล ลิงก์
โดยขายผ่านเว็บ เต็มเงินเข้าบัตรได้เลย
จ่ายผ่านออนไลน์ได้ ถ้าตัวขายได้สะดวก
การเดินทางก็สะดวก

● จะมีโอกาสเห็นรถไฟใช้พลังงาน ไฟฟ้าเมื่อไหร่

ผ่านมา 30 กว่าปีแล้ว ที่เราพูดเรื่อง
กันมาตลอด แต่ยังไม่ได้ทำให้เห็นภาพ
เราได้เห็นเพียงรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์
แต่ตอนนี้ ร.ฟ.ท.มีแผนติดตั้งเสาไฟฟ้า
คร่อมรางเดิมไว้ แต่เราก็ตั้งใจเดินรถ
ให้เกิดขึ้น 2 ระบบ ถ้าไม่วิ่งไฟฟ้า
ก็สามารถวิ่งรางเดิมเป็นดีเซลได้

คณะกรรมการ ร.ฟ.ท.อนุมัติให้
ติดตั้งเสาไฟฟ้าแล้ว 250 กิโลเมตร และ
ระยะที่ 2 อีก 500 กิโลเมตร จะเสร็จในอีก
10 ปีแรก รถไฟไทยก็จะมีรถไฟฟ้าวิ่ง
250 กิโลเมตร ไม่มีมลพิษเข้ามา ส่วนวง
500 กิโลเมตร จะเป็นระยะถัดไป
ถามว่าจำเป็นต้องไปสุดเชียงใหม่ หรือ
ปาดังเบซาร์ใหม่ ก็ขึ้นอยู่กับความต้องการ
ของผู้โดยสาร เพราะต้องมีความถี่ 80
ขบวนรถขึ้นไป ถึงจะคุ้มค่าในการลงทุน

จุดเปลี่ยนถ่ายในอนาคต ก็คงต้องคิด
แล้วว่า ระบบไฟฟ้าและดีเซลจะร่วมกัน
ยังไง คงต้องมีส่วนที่ไม่พัฒนาเป็นระบบ
ไฟฟ้าอยู่แล้ว อย่างเส้นทางเชียงใหม่ที่
ยังต้องเป็นดีเซล ก็จะมีจุดเปลี่ยนถ่ายที่
พิษณุโลก ความถี่อาจจะเพิ่มขึ้นทุกชั่วโมง
แต่คนจะไปเชียงใหม่จะเดินทางต่ออย่างไร
เพราะคอนเซ็ปต์ที่คนจะไปพิษณุโลก
ก็สามารถไปได้ แค่อุปกรณ์เปลี่ยน
คอนเนคไฟลิต พักที่พิษณุโลกก่อน
แล้วค่อยต่อไปเชียงใหม่ เป็นคอนเซ็ปต์
เปลี่ยนขบวนทุกสาย เปลี่ยนจากรถไฟฟ้า
เป็นดีเซลเพื่อต่อไปเส้นทางเชียงใหม่

● จุดเริ่มต้นของรถไฟความเร็วสูง ได้อย่างไร

สิ่งนี้ถือว่าเป็นสิ่งที่หล่นมาจากฟ้า
ตอนนั้นที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล
ผมยอมรับเลยว่ารถไฟของเรา ยังวิ่งด้วย
เชื้อเพลิงดีเซลอยู่ จึงมองว่าเราต้องขยับ
ไปที่พลังงานไฟฟ้า จึงค่อยๆ เรียนรู้ และ
ค่อยขยับอีกขั้นไปที่ไฮสปีดเทรน

ผมยังไม่มีความรู้มาก เพื่อไป
ต่อรองกับจีน ในการเจรจาโครงการรถไฟ
ความเร็วสูงไทย-จีน ครอบคลุมเส้นทาง
ตั้งแต่กรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งในช่วง
เจรจาเราก็ทำงานกันเต็มที่ เพราะเชื่อว่า
ความรู้มันเรียนกันได้ ซึ่งในด้านเทคนิค
เราไม่รู้ แต่เราสามารถเรียนได้ เพราะเราก็
มีที่ปรึกษาต่างชาติเข้ามาช่วย รู้บ้าง
ไม่รู้บ้าง ก็ต้องประคองกันไป เพื่อให้
รัฐบาลผลักดันโครงการนี้ไปให้ได้

ขณะนี้ก็จ้างผู้รับเหมาจะเสร็จภายใน
ปีนี้ ส่วนสัญญา 2.3 (งานระบบราง ระบบ
ไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวน
รถไฟและฝึกอบรมบุคลากร) ก็จะ
พยายามดำเนินการให้จบภายในปีนี้

ส่วนอีกโครงการเป็นรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ก็ฟ้าประทานมาให้อีก วันนี้ก็ถือเป็นโครงการอีกรูปแบบหนึ่งที่รัฐจะเข้าไปดูแล โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) จะเป็นผู้ขับเคลื่อนโครงการนี้ เพราะ ร.ฟ.ท. ไม่มีบุคลากรเพียงพอที่จะดูแลโครงการนี้ได้ทั้งหมด

ตอนนี้กำลังอยู่ระหว่างการตั้งองค์การบริหารรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อกำกับดูแลตลอดอายุโครงการ 50 ปีจะเป็นการทำงานควบคู่กับเอกชน เพื่อให้เป็นไปตามที่ลงนามสัญญา ซึ่งการพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เอกชนคู่สัญญาจะเป็นผู้ดำเนินการแต่ภาครัฐจะต้องควบคุมพวกเขา ให้อยู่ภายใต้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ถือเป็นเรื่องที่เราต้องเดินให้ได้ เพราะถ้าไม่เกิดวันนี้ ก็อาจจะไม่ได้ทำกันอีก

การทำงานตอนนี้ก็ต้องเร่งแล้ว เพราะต้องเตรียมคนไทยให้ขับไฮสปีดเทรน ให้ได้ ต้องใช้เวลาเรียน 2 ปี ซึ่งจะต้องไปเทรนที่ปักกิ่ง เพราะต้องมีการทดสอบประสิทธิภาพผู้สตรงนี้ไม่ใช่เรื่องง่ายถ้าอยากเห็นคนไทยขับรถไฟความเร็วสูง

● เตรียมพร้อมเรื่องคนเพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างไร

ที่สำคัญ คือ ต้องมีคนรุ่นใหม่เข้ามาบริหารด้วย เพราะสาเหตุคือวันนี้คนมีปัญหาเพราะว่าโดนกฎเหล็กเมื่อปี 2541 กำหนดให้รับคนได้ 50 เปอร์เซ็นต์จากคนเกษียณ ทำให้ตอนแรกมีพนักงาน 28,000 คน แต่ปัจจุบันเหลือคนไม่ถึง 10,000 คน และลูกจ้างอีก 4,000 คน รวม 13,000 คน และมีทำที่ที่จะน้อยลงอีกถ้าไม่ยกเลิกคำสั่งนี้

แล้วอะไรที่เกิดขึ้นกับคนรถไฟ คือ คนมีความรู้เดิมมีเยอะ แต่พอเกษียณก็ค่อยๆ หายหมด คนรุ่นใหม่เข้ามาก็น้อย คนเก่งเดิมก็อยู่ แต่คนเก่งใหม่ไม่มีเข้ามาเติม จะมีก็น้อยมาก องค์กรก็อ่อนแอลง รับคนใหม่ได้ไม่เต็มที่ และนานๆ จะมีคนเกรดเอเข้ามา บำนาญก็ไม่มีตั้งแต่ปี 2542 หลังจากนั้นก็มีแต่เงินสงเคราะห์ ซึ่งผู้ที่เข้ามาช่วงนั้นเป็นคนรุ่นใหม่ในตอนที่มีประสบการณ์กับ ร.ฟ.ท. 10 ปี แต่คนที่อยู่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไปใน 10 ปี จะไม่มีเหลือเลย

ถามว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับคนกลุ่มนี้ คือ การเลื่อนไปเป็นผู้บริหารอัตโนมัติ และต้องเรียนรู้ เพราะอีก 10 ปีข้างหน้าต้องไปเป็นผู้บริหารแบบช่วยไม่ได้ คงต้องเผชิญแบบนี้อีก 20-30 ปีข้างหน้า ดังนั้นคนกลุ่มนี้ คือ หัวหอกของ ร.ฟ.ท. และถ้าหลังจากนี้ไม่วางแผนให้ดี จะเกิดปัญหาขาดช่วงแบบนี้อีก แผนบุคลากรจึงเป็นเรื่องที่ต้องวางแผน