



ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์

โดย นพ นรนาถ

บ.รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ ก้าวแรกปฏิรูปการรถไฟฯ

รถไฟไทยมีอายุ 124 ปี นับตั้งแต่วันที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินทางรถไฟระหว่างสถานีกรุงเทพฯ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439

แม้เวลาจะล่วงเลยไปนานกว่า 1 ศตวรรษ แต่รถไฟไทยแทบจะไม่มีการพัฒนาเลย ปัจจุบันมีทางรถไฟระยะทางเพียง 4,070 กิโลเมตร ถ้าคิดเลขง่ายๆ เทียบเวลากับระยะทางที่เพิ่มขึ้น เรามีทางรถไฟเพิ่มขึ้นแค่ปีละ 30 กว่ากิโลเมตรเท่านั้น

ในความเป็นจริงนับตั้งแต่ประเทศไทยมีทางรถไฟสายแรกเมื่อ พ.ศ. 2439 รถไฟไทยเติบโตมาเป็นลำดับ มีการสร้างทางเพิ่มขึ้นไปทั่วทุกภาค จนถึงปี 2494 มีทางรถไฟระยะทางทั้งสิ้น 3,377 กิโลเมตร แต่หลังจากนั้น รถไฟไทยก็ถูก “แช่แข็ง” เพราะรัฐบาลในตอนนั้น และหลังจากนั้น ให้ความสำคัญกับการสร้างถนนมากกว่า ตามแนวทางการพัฒนาที่ได้รับอิทธิพลจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งตอนนั้นเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทย ผ่านเงินช่วยเหลือรูปแบบต่างๆ เพื่อต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์

เกือบ 70 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2494 จนถึง พ.ศ. 2561 ที่ทางรถไฟมีระยะทาง 4,070 กิโลเมตร ประเทศไทยจึงมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นเพียง 693 กิโลเมตรเท่านั้น หรือปีละ 10 กิโลเมตรเอง และกว่า 91% เป็นรถไฟทางเดี่ยวที่ต้องเสียเวลาในการหลบหลีก ในช่วงที่มีรถไฟขบวนอื่นสวนทางมาทำให้เสียเวลามาก เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟไม่ได้รับความนิยม



ความเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของรถไฟไทยเกิดขึ้นในยุค คสช.ที่รัฐบาลเน้นการลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ทั้งรถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่

โครงการรถไฟทางคู่ 7 สายระยะที่ 1 มีความยาวรวมกันทั้งสิ้น 993 กิโลเมตร ได้ลงมือก่อสร้างไปครบทุกเส้นทางแล้ว ตามแผนจะสามารถเปิดให้บริการได้ครบภายในปี 2568 ด้วยความเร็วประมาณ

100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และไม่ต้องเสียเวลารอหลีกทาง เทียบกับความเร็วในปัจจุบันของรถไฟทางเดี่ยว 60-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะทำให้การเดินทางด้วยรถไฟในรัศมี 500 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ใช้เวลาน้อยลง 1 เท่าตัว หากบริหารการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ จะเป็นการพลิกโฉมหน้าการเดินทาง การขนส่งสินค้าครั้งใหญ่ในรอบ 70 ปีของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม การลงทุนนับแสนล้านบาท ในการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟฟ้ามหานครในกรุงเทพฯ คือ ภาระหนี้สินของการรถไฟฯ ในอนาคต ปัจจุบัน การรถไฟฯ มีหนี้สินประมาณ 177,000 ล้านบาท เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในข่ายต้องฟื้นฟูกิจการโดยรัฐบาล เพราะมีหนี้สินพันตัว ในขณะที่มีภาระหนี้ที่เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมมาก

การรถไฟฯ มีที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ 38,469 ไร่ มูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท แต่มีรายได้ผลตอบแทนจากการให้เช่าใช้ประโยชน์ที่ดินเหล่านี้ประมาณปีละ 2,400 ล้านบาทเท่านั้น หรือคิดเป็นร้อยละ 1 ของมูลค่าสินทรัพย์ เพราะไม่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการพื้นที่ และอยู่ในโครงสร้างของรัฐวิสาหกิจที่ไม่คล่องตัว

แผนปฏิรูปการรถไฟฯ ที่ทำกันมาหลายยุคหลายสมัย มีข้อเสนอให้ปรับโครงสร้างการรถไฟฯ แยกระหว่างกิจการเดินรถกับการบริหารสินทรัพย์ แต่ไม่ได้รับการปฏิบัติให้เป็นจริง ด้วยเหตุผลหลายประการ รวมทั้งการถูกต่อต้านจากเอ็นจีโอ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ที่กล่าวหาว่า เป็นการแปรรูปแอบแฝง

อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายนที่ผ่านมา เห็นชอบให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท.เบื้องต้นจะใช้ชื่อว่า บริษัท รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท การรถไฟฯ ถือหุ้น 100% โดยรัฐบาลให้กู้เงิน 200 ล้านบาทมาตั้งบริษัท

บริษัท บริหารสินทรัพย์รถไฟ จำกัด จะเข้ามาบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินและร่วมลงทุนกับเอกชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อสร้างมูลค่าจากที่ดินให้สูงสุด

จากปัจจุบัน รฟท.มีที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ 38,469 ไร่ มูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท แต่มีรายได้ผลตอบแทนจากการบริหารสินทรัพย์ประมาณปีละ 2,400 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1 ของมูลค่าสินทรัพย์ เพราะไม่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการพื้นที่ และอยู่ในโครงสร้างของรัฐวิสาหกิจที่ไม่คล่องตัว ซึ่งจากการประเมินในระยะ 30 ปี บริษัท บริหารสินทรัพย์รถไฟ จำกัด จะสร้างรายได้ให้การรถไฟฯ ถึง 631,628 ล้านบาท ซึ่งเพียงพอที่จะนำมาแก้ไขปัญหาหนี้สิน และจุนเจือรายจ่ายในการบริหารงานองค์กรในอนาคต

รายได้ของบริษัท รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะมาจาก 3 ส่วนคือ

1. รายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่าเดิม 15,270 สัญญา โดยสินทรัพย์ทั้งหมดยังคงเป็นของ รฟท.
2. รายได้จากการให้เช่าช่วงร่วมทุน หรือพัฒนาที่ดินเดิมทั้งหมดอายุสัญญา
3. รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชนและการพัฒนาพื้นที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ และในอนาคตอาจมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้กับกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์

ในเบื้องต้นโครงการที่เป็นเป้าหมายของบริษัท รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ได้แก่ โครงการพัฒนาที่ดินแปลงใหญ่ในกรุงเทพฯ ประกอบด้วย ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน 2,325 ไร่ ย่านสถานีมักกะสัน 423 ไร่ (ส่วนที่เหลือนอกโครงการรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน) และย่าน

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: First Section/ในประเทศ

วันที่: จันทร์ 5 ตุลาคม 2563

ปีที่: 12

ฉบับที่: 3272

หน้า: 10(ซ้าย)

Col.Inch: 61.07

Ad Value: 91,605

PRValue (x3): 274,815

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: ตะวันออกที่ท่าพระอาทิตย์: บ.รถไฟพัฒนาสินทรัพย์ ก้าวแรกปฏิรูปการรถไฟฯ

สถานีแม่น้ำ 277 ไร่

โครงการในพื้นที่ภาคเหนือ ประกอบด้วย ย่านสถานีพิษณุโลก 31 ไร่ ย่านสถานีอุตรดิตถ์ 30 ไร่ ย่านสถานีนครลำปาง 24 ไร่ ย่านสถานีเชียงใหม่ 50 ไร่ ย่านสถานีติลาอาสน์ 124 ไร่ และย่านสถานีนครสวรรค์ 92 ไร่

โครงการในพื้นที่ภาคใต้ ย่านสถานีหาดใหญ่ 30 ไร่

โครงการในพื้นที่ภาคอีสาน ย่านสถานีขอนแก่น 108 ไร่.