

รถไฟสร้างชาติ



**พิชญ์
พงษ์สวัสดิ์**

madpitch@yahoo.com

ขาวเรื่องของการได้รับรถไฟที่หมดอายุแล้วจากญี่ปุ่น แล้วจะนำมาปรับปรุงเพื่อการท่องเที่ยวที่เล่นเอาหืดหวั่นใจไม่น้อย เพราะเรื่องหลายเรื่องในบ้านในเมืองเรานั้นขาดการติดตาม และ ตั้งคำถาม รวมทั้งถกเถียงกัน เพื่อให้สังคมได้ประโยชน์มากที่สุด

เรามีอดีตสายการบินแห่งชาติที่สนใจเน้นเรื่องการนำรายได้จากต่างชาติเข้าประเทศมากกว่าเรื่องของความมั่นคงทางการบิน และสนใจว่าราคาตั๋วแพงไปสำหรับคนไทยหรือไม่

เรามีองค์กรที่รับผิดชอบเรื่องรถไฟที่สนใจเน้นท่องเที่ยวมากกว่าปรับปรุงคุณภาพของคนทั่วไปในการเดินทาง ลองดูระบบและความสะอาดของรถไฟชั้นสาม

เรามีองค์กรที่รับผิดชอบรถไฟที่ขาดทุน ไม่มีใครอยากบริหารต่อ แต่ไม่ได้หมายความว่าเป็นการขาดทุนอย่างมีคุณภาพ เพราะกระแสการปฏิรูปรถไฟไม่เคยได้รับการผลักดันอย่างจริงจัง รถเมล์ใหม่ๆ ก็ราคาแพง

ไม่อยากจะบอกว่าทั้งสามระบบนั้นมีสหภาพพนักงานที่เข้มแข็ง แต่อาจไม่ได้ตอบโจทย์สวัสดิการและสวัสดิภาพของประชาชนในฐานะผู้โดยสารสักเท่าไร

วันนี้ขอรวบรวมประวัติศาสตร์ และเรื่องราวบางส่วนของบริษัทรถไฟที่ญี่ปุ่น เพื่อจะลองช่วยกันคิดว่ารถไฟไทยกับญี่ปุ่นนั้นต่างกันขนาดไหน

ข้อมูลเบื้องต้นจาก wikipedia มองประวัติศาสตร์ของการเดินทางขนส่งทางรถไฟของญี่ปุ่นออกเป็นสี่ยุคหลัก

1.การพัฒนาในช่วงแรก (ค.ศ.1872-1906) รถไฟญี่ปุ่นเกิดขึ้นไม่นานหลังจากการเปิดประเทศของญี่ปุ่น หลังจากที่ปิดประเทศมาสองร้อยกว่าปี แม้จะมีข้อเสนอให้มีการใช้ระบบรถไฟจากต่างประเทศหลายประเทศ แต่ก็ยังไม่มีการตัดสินใจจริง เพราะก่อนหน้านี้ส่วนหนึ่ง

ญี่ปุ่นไม่ไว้ใจต่างชาติ จนกระทั่งเมื่อมีการเปิดประเทศ และเปลี่ยนระบอบที่องค์จักรพรรดิกลับมามีบทบาทแทนระบบโชกุน ก็มีระบบรถไฟใหม่ที่เชื่อมโยงโยโกฮาม่ามาโตเกียว ซึ่งเป็นเมืองหลวงใหม่ โดยให้อังกฤษมีบทบาทหลัก และมีแผนการให้มาสอนคนญี่ปุ่นเพื่อให้ต่อไปญี่ปุ่นจะสร้างและจัดการเดินรถไฟเอง และรถไฟสายแรกก็สำเร็จเมื่อ ค.ศ.1872 วิ่งจากชิมบาสึ ไปโยโกฮาม่า ซึ่งก็คือการเชื่อมต่อท่าเรือเข้ากับเมืองหลวง จากนั้นระบบรถเครือข่ายรถไฟก็เติบโตขึ้น เชื่อมโยงเมืองท่าเรือต่างๆ ในช่วงต่อมามีการวางแผนจะเชื่อมต่อโตเกียว นาโกย่า และเกียวโตเข้าด้วยกัน ท่ามกลางการขยายตัวของระบบรถไฟนั้น โครงสร้างของระบบคือการให้เอกชนเข้ามารับสัมปทานจากรัฐบาล หรือบางสายรัฐก็ลงทุนให้บ้าง นอกจากนั้น แล้วก็มีการพัฒนาระบบรางในเมือง เริ่มจากรถรางที่ลากด้วยม้าในโตเกียวเมื่อ ค.ศ.1882 และในช่วงเวลายุคต้นนี้มีการวางระบบผ่าน พ.ร.บ.การก่อสร้างรถไฟ ค.ศ.1892 เพื่อกำหนดทิศทางการสร้างรถไฟสามลิกกว่าสาย และมีการสร้างหัวรถจักรในประเทศญี่ปุ่นในปี 1893 ทั้งนี้ ต้องไม่ลืมว่าญี่ปุ่นนั้นสร้างระบบรถไฟจากประเทศที่ไม่มีถ่านหินของตนเองด้วยซ้ำ

2.การพัฒนาการรถไฟในยุคที่สอง (ค.ศ.1906-1945) อธิบายง่ายๆ ก็คือช่วงที่ก่อนญี่ปุ่นจะมาเป็นผู้มีบทบาทหลักในสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งหมายความว่ากองทัพเริ่มเข้ามามีบทบาทหลักมากขึ้นในประเทศ และก่อนหน้านั้นก็มีความพยายามจะสร้างทางรถไฟที่เชื่อมต่อระบบการส่งกำลังของกองทัพมาก่อน แต่ข้อเสนอถูกปิดตกไป แต่ในช่วงที่สองนี้แนวคิดด้วยเรื่องรถไฟกับความมั่นคงแห่งชาติก็มีเพิ่มขึ้น และมีการขยายเครือข่ายรถไฟไปมากขึ้นใน พ.ร.บ.การก่อสร้างกิจการรถไฟ และ พ.ร.บ.ใหม่ในปี 1906 ก็รวบรวมกิจการรถไฟจากหลายๆ

ที่มาเป็นรถไฟแห่งชาติดูแลโดยรัฐบาล

จุดเด่นอีกประการหนึ่งของญี่ปุ่นนอกเหนือจากการที่เมืองต่างๆ มีการพัฒนาอยู่แล้วในระดับของความเป็นหัวเมืองในยุคศักดินา การเชื่อมต่อระหว่างเมืองโดยรถไฟก็ได้ทำให้เมืองหดตัวลงเนื่องมาจากบริษัทต่างๆ ก็สนใจมาลงทุนในกิจการรถไฟ ด้วยการพัฒนาตัวแบบทางธุรกิจโดยไม่มองสถานีรถไฟไว้รอดไฟเฉยๆ แต่จะลงทุนสร้างห้างสรรพสินค้าใหญ่ไว้ที่สถานีรถไฟ เพื่อให้สถานีรถไฟใหม่นั้นเป็นจุดศูนย์กลางของเมือง และตัวแบบนี้ก็ยังมีมาถึงปัจจุบัน นอกจากนั้นรถไฟใต้ดินในโตเกียวก็เริ่มใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ.1927

ในช่วงก่อนสงครามโลกไม่นาน อิทธิพลของกองทัพเพิ่มขึ้นมาก และเข้ามาควบคุมกิจการของรถไฟอย่างเข้มงวดขึ้น ความสำคัญในการขนส่งถูกจัดวางว่าเป็นเรื่องทางการทหารก่อนความต้องการของพลเรือน และเมื่อสงครามสิ้นสุดลง ระบบรถไฟก็เสียหายลงอย่างมากเช่นกัน

3.การพัฒนาการรถไฟในยุคที่สาม (ค.ศ.1945-1987) แม้ในช่วงแรกระบบรถไฟจะมีความเสียหายมากจากสงคราม และขาดแคลนเชื้อเพลิงคือถ่านหิน แต่ความต้องการเดินทางของประชาชนก็ยังเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ต่อมาระบบการบริหารรถไฟเปลี่ยนจากกระทรวงคมนาคมมาสู่ระบบรัฐวิสาหกิจ และเริ่มมีการใช้ระบบไฟฟ้าเข้ามาทดแทนระบบเชื้อเพลิงแบบเก่า หรือไม่ก็เป็นระบบหัวจักรดีเซล เพราะความกังวลเรื่องการผลิตแคลนถ่านหิน ขณะที่รถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้นเมื่อ ค.ศ.1960 และเริ่มใช้งานจริง ค.ศ.1964 ซึ่งควบคู่ไปกับการฟื้นตัวและก้าวกระโดดทางเศรษฐกิจของญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม มีพลวัตที่สำคัญในช่วงหลังสงครามที่น่าจับตามองก็คือ การขยายตัวของรถไฟนั้นเกิดขึ้นไปอย่างซับซ้อน คือตัวรถไฟธรรมดาเริ่มไม่ได้รับความนิยม เพราะเป็นยุคของรถยนต์และถนน แต่กระนั้นก็ตาม ด้วยการมีระบบรถไฟความเร็วสูง และระบบรถไฟใต้ดินในเมือง รวมทั้งการพัฒนาเมืองโดยพัฒนาสถานีรถไฟกลางเมืองเป็นศูนย์กลางเมืองทางด้านเศรษฐกิจการค้า แทนที่ระบบรถไฟจะล่มสลาย ก็กลายเป็นว่าระบบรถไฟความเร็วสูงก็ยังทำหน้าที่เชื่อมต่อเมืองต่างๆ

ตลอดเส้นทางเดิมให้เร็วขึ้น และระบบรถไฟใต้ดินในเมืองใหญ่ก็ไม่ทำให้รถยนต์เป็นเพียงทางเลือกเดียวในการเดินทางไปทั้งหมด

4.การพัฒนาการรถไฟในยุคปัจจุบัน (ค.ศ.1987-ปัจจุบัน) ระบบการบริหารเปลี่ยนจากรัฐเป็นเอกชนมากขึ้น (Japan Railways Group หรือ JR มีรากฐานมาจากระบบรวมศูนย์เดิมของรัฐบาลในยุคที่สาม แต่ปัจจุบันมีหากบริษัทย่อยตามภูมิภาค) แต่ก็มีลักษณะเป็นทั้งระบบบริษัทเครือข่าย และบริษัทย่อยๆ แม้ว่าการเดินทางด้วยรถไฟในชนบทที่ห่างไกลจะมีจำนวนผู้โดยสารลดลง แต่โดยภาพรวมแล้วระบบรถไฟญี่ปุ่นก็ยังถือว่ามีความล้ำหน้าทางเทคโนโลยี และมีชื่อเสียงด้านการตรงต่อเวลา และก็ยังถือว่าระบบรถไฟญี่ปุ่นยังเป็นระบบที่มีความสำคัญที่สุดในการเดินทางในญี่ปุ่น อีกทั้งเมืองขนาดเล็กที่ชนเมืองขนาดใหญ่ก็ถูกพัฒนาขึ้นจาก

บริษัทรถไฟด้วย ไม่ใช่แค่ห้างใจกลางเมือง และนี่คือจุดที่ทำให้ระบบรถไฟยังคงอยู่เช่นกัน นอกจากระบบรถไฟความเร็วสูงก็คือ ระบบรถไฟจากชานเมืองเข้าเมืองหลัก (ส่วนนี้มักเป็นบริษัทย่อยๆ) ขณะที่ได้กล่าวไปแล้วว่าระบบรถไฟที่ส่วนชนบทจริงๆ นั้นลดบทบาทลง และทำหน้าที่เป็นเรื่องของการเป็นรถไฟท่องเที่ยวหวานเย็นมากกว่า

หากมีโอกาสไปญี่ปุ่น เราจะพบว่าสถานีรถไฟและระบบเชื่อมต่อด้วยรางนั้นเชื่อมต่อทั้งสนามบิน เมือง และท่าเรือเข้าด้วยกัน นอกจากนั้น ยังมีแนวโน้มใหม่ๆ ของรถไฟในญี่ปุ่นคือการนำเอารถไฟมาเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเทศกาล โดยแต่ละบริษัท แต่ละเที่ยวการเดินทางก็มีการตกแต่งประดับประดาทั้งภายในและภายนอกตัวรถ ตั้งชื่อรถไฟในเทศกาลต่างๆ รวมทั้งมีการโปรโมตการท่องเที่ยวโดยเทศบาลเมืองต่างๆ ไปถึงการเปิดเส้นทางรถไฟท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่อาจจะตรงข้ามกับโลกปกติของการเดินทางด้วยรถไฟในปัจจุบันที่เต็มไปด้วยความเร็วจากเมืองสู่เมือง มาสู่การเดินทางแบบช้าๆ ชื่นชมบรรยากาศไปในชนบท และธรรมชาติ ทั้งจากการกลับสู่เมืองเล็กๆ ในชนบท ไปจนถึงการสมมุติเส้นทางใหม่ๆ และสร้างรถไฟแบบวิ่งชากลับมาใหม่ นอกจากนี้ การตระหนักถึงเรื่อง

ของการรักษาสีสิ่งแวดล้อมยังส่งผลต่อความนิยมในเรื่องการเดินทางด้วยรถไฟในการพักผ่อนอีกด้วย

ข้อถกเถียงเรื่องผลของการมีรถไฟความเร็วสูงต่อญี่ปุ่นนั้นก็ยังมีการศึกษาอีก กล่าวคือนอกเหนือจากทำให้การเดินทางเร็วขึ้นแล้ว มีการพบว่า การมีรถไฟความเร็วสูงทำให้เราได้วัดจุดดินมากขึ้นจากดินแดนที่ห่างไกล ซึ่งเดิมนั้นมีแต่บริษัทใหญ่เท่านั้นที่สามารถไปหาวัดจุดดินในพื้นที่ห่างไกลได้ ถ้าเทียบกับบริษัทเล็กๆ แต่อีกด้านหนึ่งราคาตัวของรถไฟความเร็วสูงก็ไม่ถูก เว้นแต่คนที่ทำงานในบริษัทใหญ่ที่จะได้รับการสนับสนุนในส่วนนี้จากบริษัท (Joe Pinsker. What 50 Years of Bullet Trains Have Done for Japan. The Atlantic. 7 October 2014) ดังนั้นการที่เราจะใช้รถไฟความเร็วสูงจริงๆ ก็ต้องมาคิดว่าใครจะมีปัญญาขึ้นบ้าง แต่ก็คงโชคดีของประเทศไทยที่เราไม่ได้ใช้รถไฟความเร็วสูงจริงๆ เอาแค่เร็วปานกลางก็ยังไม่เสร็จ แล้วก็ยังไม่แน่ใจ

ว่าเป้าหมายจริงๆ นั้นคืออะไร ระหว่างอ้างว่าให้คนได้เดินทาง แต่ไม่ได้มองเรื่องสินค้าอย่างเป็นระบบ หรือมีความเชื่อมโยงกับพื้นที่ธุรกิจและอุตสาหกรรมที่บริษัทเอกชนต่างจะเข้ามาช่วยอุดหนุนค่าขนส่งให้กับพนักงาน

สรุปง่ายๆ นะครับ แม้เราจะมองญี่ปุ่นว่าเป็นประเทศที่มีระบบรถไฟที่ดี ครอบคลุมทั่วประเทศ มีคนใช้เยอะ มีเทคโนโลยีที่ก้าวล้ำสมัย มีชื่อเสียงในด้านการตรงต่อเวลา แต่ต้องไม่ลืมว่าเรื่องราวเบื้องหลังที่กว่าจะมาถึงทุกวันนี้ก็ล้มลุกคลุกคลาน ขาดทุนและเปลี่ยนรูปแบบการบริหารมาหลายรอบ ส่วนของประเทศไทยนั้นก็ไม่ต้องคิดอะไรกันมากครับ หาของฟรีมาปรับปรุงทำการท่องเที่ยวกันต่อไป คำถามใหญ่ๆ เช่น รถไฟมีไว้ทำไม มีประโยชน์แค่ไหนก็เก็บไว้ได้พรมก่อน ทั้งที่การพัฒนาทางรถไฟทั้งระบบไม่ใช่แค่ความเร็วสูงจะเอื้อให้เราได้คิดถึงเมืองและชุมชนขนาดเล็กที่มีโครงร่างการพัฒนาที่ได้ลงหลักปักฐานมาตั้งแต่อดีตอยู่แล้ว แต่เราก็คิดกันแค่เรื่องของรถไฟท่องเที่ยว และรถไฟความเร็วสูงมากกว่า การจัดลำดับความสำคัญของเมืองเล็กๆ ที่ถูกลืมนับเมืองใหญ่ที่จะเป็นศูนย์กลางการพัฒนาในระดับภูมิภาค