

อนาคตรถไฟจะ何去何从

นกร จันทร

อดีตรองผู้อำนวยการ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

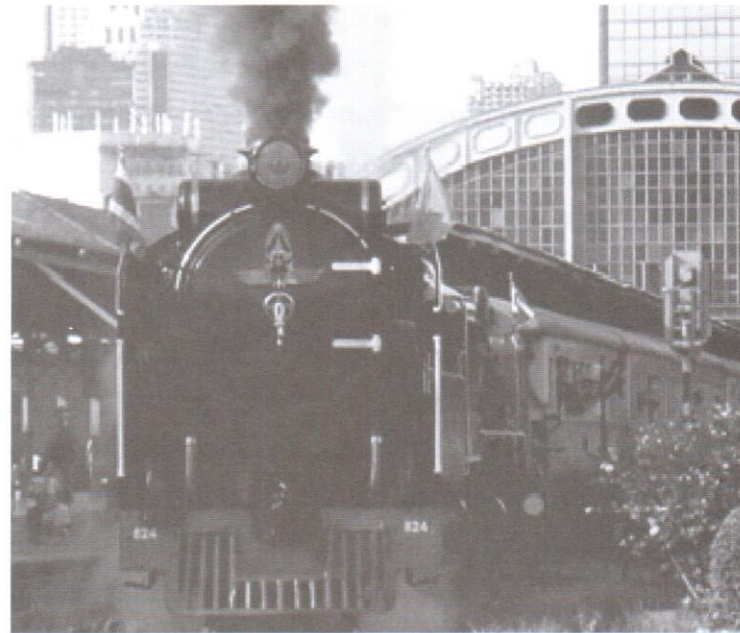
ที่ปรึกษาผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)

ก่อนเกษียณอายุจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ผมได้เขียนหนังสือไว้เล่มหนึ่ง ชื่อว่า "ช่วงรถไฟ" ในคำนำหนังสือได้พูดถึงประสบการณ์ในการทำงานอยู่กับการรถไฟฯ เป็นเวลา 38 ปี ว่าได้เห็นรถไฟเป็นไปอยู่ 3 ช่วง คือ ช่วงอาทิตย์อัสดง (Twilight) ช่วงกลางคืน (Sun set) และช่วงตะวันออก (Sun rise)

ช่วงอาทิตย์อัสดง เริ่มต้นประมาณปี พ.ศ.2517 ซึ่งเป็นปีแรกที่มีการรถไฟฯ เริ่มมีผลประกอบการขาดทุน และทำให้เกิดภาวะ "ตกใจ" ไปทั่วไม่เพียงแต่คนที่อยู่ข้างนอกที่ตกใจคนที่อยู่ภายในองค์กรรถไฟเองก็ตกใจ และเชื่อว่านี่อาจเป็นจุดสิ้นสุดของระบบขนส่งรถไฟแล้ว กระมัง

เจ้าหน้าที่ระดับสูงของการรถไฟฯ ท่านหนึ่ง ใช้เงินธนาคารโลกไปดูกิจการรถไฟในทวีปอเมริกาเหนือ เพื่อจะกลับมาแก้ไขปัญหาดขาดทุน แต่กลับมารายงานว่าจะหาวิธีลดขนาดของกิจการรถไฟ (Scale down) ลงได้อย่างไร เพื่อที่จะให้เกิดความเดือดร้อนน้อยที่สุดเมื่อปิดกิจการ

เจ้าหน้าที่ระดับสูงของการรถไฟฯ อีกท่านหนึ่งที่ดูแลเรื่องนโยบายและแผนมีความเชื่อว่าการลงทุนรถไฟเป็นเรื่องไม่คุ้มทุน กิจการรถไฟเป็นเรื่องซับซ้อนกว่าจะประกอบกันเป็นขบวนรถที่เกิดประโยชน์ใช้สอยได้ ต้องมีฝ่ายการช่างโยธา (ทำทางรถไฟ) ฝ่ายการช่างกล (รถและคนขับ) ฝ่ายอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม (ดูแลเรื่องสัญญาณ) และฝ่ายการเดินรถ (ดูแลเรื่องรถขนส่ง) นอกจากนั้น ยังต้องมีฝ่ายบริหารส่วนกลาง ซึ่งกว่าทั้งหลายส่วนเหล่านี้จะมารวมกันเป็นขบวนรถไฟได้ต้องเหนื่อยยากแก่การบริหารและมีต้นทุนสูงมาก



"ผู้ตัดถนนหรือสร้างทางด่วนไม่ได้พอทำเสร็จ คนก็เอารถมาขับไม่ต้องจ่ายเงินเหมือนรถไฟ ดังนั้นที่รัฐบาลหันไปทุ่มเทกับการสร้างถนนและทางด่วน จึงเป็นเรื่องถูกต้องแล้ว" คือความคิดที่ท่านขยับขยายให้ฟัง

ด้วยเหตุนี้ฝ่ายแผนของการรถไฟฯ สมัยนั้น ก็จะมีทัศนคติว่าโครงการรถไฟไม่ว่าการสร้างทางคู่ที่ดี การติดตั้งระบบเดินรถไฟไฟฟ้าที่ดี ล้วนเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า

การเสนอโครงการพัฒนารถไฟ จึงมีความยุ่งยาก ตั้งแต่ด้านแรกคือที่ภายในองค์กรเอง ส่วนโครงการที่ผ่าน ด้านแรกมาได้ก็เจอด้านที่สอง

"รถไฟขาดทุนแล้วจะมาขอทำอะไรอีก?"

เป็นคำถามของหน่วยงานกำกับนโยบายเศรษฐกิจของประเทศที่มีต่อผู้แทนการรถไฟที่ไปชี้แจงเรื่องโครงการลงทุน

ในการนำผู้เชี่ยวชาญที่มาศึกษาโครงการปรับปรุง แนวทางสายเหนือ ศิลาลาสน์-เด่นชัย เข้าพบผู้เชี่ยวชาญ ธนาคารโลกประจำกรุงเทพฯ ได้รับทราบความเห็นของ เจ้าหน้าที่ท่านนั้นว่า "เราเชื่อว่ากิจการรถไฟ ส่วนใหญ่เป็น ของรัฐมาแต่เดิม มีวัฒนธรรมการทำงานแบบราชการ มีความยุ่งยากในการบริหารมาก เราเป็นนโยบายจะถอนตัว ออกจากการให้ความช่วยเหลือโครงการรถไฟ ขณะนี้ เราได้ถอนตัวออกมาจากการให้ความช่วยเหลือกิจการ รถไฟในอเมริกาได้แล้ว..."

ประมาณ พ.ศ. 2533 เมื่อรัฐบาลมีนโยบายจะ สร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง ซึ่งผลการศึกษา รายงานว่าจะทำให้เป็นรถไฟที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. บนรางกว้าง 1.435 เมตร ต่อคำทักท้วงว่าอย่างนี้ ไม่เรียกว่ารถไฟความเร็วสูงคำตอบคือ **"ผมต้องการจะทำอะไรก็ได้ที่ไม่ใช่ รถไฟ. เป็นผู้ทำ"**

ในการให้ความเห็นเรื่องโครงการรถไฟฟ้าว่า การใช้โครงสร้างทางธุรกิจเป็นแบบเดียวกันกับรถไฟ คือการเดินรถต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายโครงสร้างขนส่ง ด้วยอย่างกับการรถไฟฯ เป็นอยู่ ก็จะขาดทุน คำตอบคือ **"ก็ทำอย่างการรถไฟฯซิ ถึงขาดทุน"** เหล่านี้ คือทัศนคติ ของผู้คนทั้งในองค์กรการรถไฟ และที่อยู่นอกองค์กรที่มี ต่อระบบขนส่งทางรถไฟ ทัศนคติเหล่านี้เป็นเรื่องแปลก ประหลาดหรือเปล่า ลองมาดูตัวอย่างของต่างประเทศ

Dr. Richard Beeching (พ.ศ.2499) ได้รับแต่งตั้งจาก รัฐบาลอังกฤษให้มาเป็นประธาน บอร์ดรถไฟอังกฤษ เพื่อแก้ไข ปัญหาการขาดทุนของกิจการ รถไฟ (ดูรายละเอียดในหนังสือ "ช่วงรถไฟ") วิธีการที่ ดร.บิชซิง



ดร.ริชาร์ด บิชซิง

เสนอ คือปิดเส้นทางรถไฟเกือบหมดทั้งประเทศ และวิธีการ ที่นำมาใช้นี้ (ผมเชื่อว่า) มีส่วนที่ทำให้อังกฤษเป็น ประเทศอุตสาหกรรมที่ล้ำหลังเรื่องรถไฟ แม้รถไฟในโลก จะถือกำเนิดขึ้นที่นั่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งความล้ำหลัง เรื่องรถไฟความเร็วสูงเพราะนโยบายที่นำเสนอก็คือ การ ตัดทอนค่าใช้จ่ายเพื่อแก้ปัญหาการเงิน รวมทั้งการ ตัดทอนงบประมาณในการวิจัยและพัฒนา

ประมาณปี พ.ศ. 2518 (ผมคิดว่า) ผู้บริหารการ รถไฟฯ สมัยนั้นนำวิธีการของ ดร.บิชซิง มาใช้โดยการเสนอ แผนปิดทางเดินรถไฟในเส้นทางสายแยกทั้งหมดที่ปิดไป แล้วคือหาดใหญ่-สงขลา รวมทั้งเสนอแผนรัดเข็มขัด ลดการลงทุน และลดมาตรฐานการบำรุงรักษาทางรถไฟ เพื่อลดค่าใช้จ่ายซึ่งก่อปัญหาตามมามากมายในภายหลัง ทั้งหลายเหล่านี้ คือเหตุการณ์ในห้วงเวลาของ อาทิตยอัสดงและช่วงเวลากลางคืนของกิจการรถไฟใน ประเทศไทย

ผมไปเรียนหนังสือที่ประเทศอังกฤษ พ.ศ. 2519 (ดร.บิชซิง พ้นจากหน้าที่ในการรถไฟอังกฤษเมื่อ พ.ศ. 2508) ก็เห็นกิจการรถไฟของเขายังเข้มแข็ง เข้าไปดู หลักสูตรในมหาวิทยาลัย เห็นมีการเรียนการสอน เรื่อง รถไฟ พ.ศ. 2529 ผมไปวอชิงตัน ดีซี เห็นรถไฟใต้ดินที่เขาคุย ว่าทันสมัยที่สุดในโลก (ขณะนั้น) แต่ไม่ค่อยมีคนโดยสาร สิ่งเหล่านี้ทำให้ผมคิดอยู่ในใจว่า

"ประเทศไทยโดนหลอก (อีกแล้ว) !" เขาทำ รถไฟดีๆ ให้คนของเขาใช้ แต่เมื่อมาเป็นผู้เชี่ยวชาญที่ บ้านเรากลับแนะนำว่าอย่าทำเลยรถไฟ

วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 ประเทศไทยเปิด การเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายแรกของประเทศ ผมถือว่าการก่อกำเนิดขึ้นของบีทีเอส เป็นตะวันใหม่ของระบบขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย ต้องขอบคุณพลตรีจำลอง ศรีเมือง ที่ท่านใช้ความ เป็นพลตรีจำลอง ศรีเมือง ของท่านฟันฝ่ากระแส คัดค้านทั้งปวง ทำให้เกิดการเดินรถไฟฟ้าสายแรกใน ประเทศไทยขึ้น

การอธิบายเรื่องประโยชน์ของรถไฟให้คนไทย ฟังง่ายขึ้นในทุกมิติ ทั้งด้านความเป็นรถไฟที่ทันสมัย ความสะดวกในการเดินทางคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้คน



ปัญหาการบริหารฯ เหล่านี้ทำให้มีคนสนใจมาดูเรื่องรถไฟ กันมากขึ้น แม้ว่าอาจจะต้องเริ่มต้นด้วยคำว่า

"ทำรถไฟของคุณให้ดีอย่างเขาได้ไหม"

คำถามในเชิงลบนี้ อย่างน้อยก็ถึงความสนใจของคนที่เกี่ยวข้องให้รับรู้และเลยไปถึงคำถามว่า "ที่อื่นเขาทำอะไร" หูตาก็เริ่มสว่างกันขึ้นโดยทั่ว กระแสที่จะหันกลับมาพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศ กลับมาร้อนแรงสุดๆ (นักการเมือง) ผู้ใดไม่พูดเรื่องสร้างรถไฟจะเป็นผู้ได้ชื่อว่าไม่ทันสมัย วันนี้อย่าว่าแต่ต้องอ่อนน้อมขอทำโครงการเลย แม้ไม่อยากทำก็หามาให้

มีแผนการลงทุนรถไฟมากมายเสนอขึ้นมา แผนการลงทุนสร้างระบบรถไฟขนส่งมวลชนปรับเปลี่ยนกันจนจำแนกไม่ได้ว่าในที่สุดมีกี่ระบบ โครงการรถไฟทางไกลในเบื้องต้น จะลงทุน 1.7 แสนล้านบาท ในขณะที่คนใช้บริการก็ยังบ่นว่ายังไม่เห็นอันสงฆ์ที่จะไปถึงพวกเขาเลย ยังไม่ทันที่สิ่งเหล่านั้นจะเป็นรูปธรรมดินัก ก็เกิดเอ็มไอยูกับจีนจะพัฒนารถไฟ เกิดเรื่องการสร้างรถไฟความเร็วสูงซึ่งไม่รู้ว่าควรจะดีใจดีหรือไม่กับการที่ฝนมาเร็วจนหากะละมังรองน้ำไม่ทัน

ทั้งหลายนี้ก็ทำให้หวนคิดถึงกระแสบ้าคลั่งรถไฟ (Railway Mania) ในอดีตซึ่งเคยเกิดขึ้นที่ประเทศอังกฤษเมื่อราว พ.ศ. 2383 กล่าวคือ หลังจากการเดินทางรถไฟที่

ลากจูงด้วยรถจักรไอน้ำประสบความสำเร็จและได้รับการตอบรับจากมหาชนอย่างท่วมท้นแล้ว ก็เกิดการเสนอแผนการลงทุนขึ้นมามากมายเป็นยุค "โชติช่วงชัชวาล" ของการลงทุนสร้างรถไฟ (Railway Boom) ในประเทศอังกฤษที่ไม่ยั่งยืน เพราะไม่นานก็ตามมาด้วยปัญหาฟองสบู่แตกที่เกิดขึ้นเมื่อประมาณ พ.ศ. 2390 เนื่องจากการลงทุนรถไฟที่ไม่มีผลตอบแทนคุ้มค่าในทางเศรษฐกิจและทางการเงิน

ประวัติศาสตร์สอนว่าเราจะเดินตามหลังเขาอยู่หน่อยหนึ่ง จึงเกิดคำถามว่า "อนาคตรถไฟของไทยจะอย่างไร" จะกลายเป็น Railway Mania ใหม่ เพราะเวลาจะขัดขวาง (การพัฒนา) ก็ดูไม่ค่อยมีเหตุผล ครั้นเวลาจะหนุนนำ ก็ดูไม่ค่อยมีเหตุผลเหมือนกัน

ก็ภาวนาขอให้การพัฒนาระบบขนส่งรถไฟเป็นไปในทางที่จะเกิดเป็นรถไฟที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความพอเพียง พึ่งพาตนเองโดยอาศัยความรู้ทาง ที่ไม่ยอมให้เป็นคือ การเฮลิไปโดยไม่มีเหตุผลเหมือนช่วง "Railway Mania" ในประเทศอังกฤษเมื่อ 170 กว่าปีที่แล้ว เพราะในที่สุดก็จะกลายเป็นวิกฤตที่กลับมาหลอกหลอนทุกคนในบ้านเมือง

หลังภาวนาดังนั้นแล้ว ก็จะขอจบตรงคำสอนของพระภิกษุณะที่ประธานอนุศาสตร์ภควัดศิลาแก้ว อรชุน ในภาพยนตร์เรื่อง "มหาภารตยุทธ์" ว่า

"อรชุน เราบอกว่าท่านจะได้รับผลแห่งความสำเร็จนั้น แต่เราไม่ได้บอกนะว่าความสำเร็จนั้นจะเกิดขึ้นโดยท่านไม่ต้องลงมือกระทำ"

เราคิด เราวางแผนเราอยากให้ระบบขนส่งรถไฟของชาติเจริญรุ่งเรืองทันสมัยขึ้น ซึ่งเราคนไทยจะได้รับผลแห่งการนั้น แต่การนั้นจะเกิดได้ก็ด้วยเราทั้งหลายทั้งที่มีหน้าที่โดยตรงและโดยอ้อมจะลงมือทำ และทำอย่างพอเหมาะพอควรด้วยใช่ไหม?

ที่มาของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศไทย

- ปี 2515-2518 รัฐบาลตระหนักถึงปัญหาการจราจรและการขนส่งติดขัด จึงให้รัฐบาลเยอรมันส่งผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษาและวางแผนในการแก้ไขปัญหา
- ปี 2519 รัฐบาลได้มอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างทางพิเศษสำหรับขนส่งมวลชน 3 สาย คือ สายที่ 1 พระโขนง-บางซื่อ สายที่ 2 วงเวียนใหญ่-สาทร-ลาดพร้าว และสายที่ 3 ดาวคะนอง-มักกะสัน โดยไม่ให้รถส่วนบุคคลขึ้นไปวิ่ง
- ปี 2533 การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้คัดเลือก บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รับสัมปทานโครงการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟและถนนยกระดับ ในเส้นทางหัวลำโพง-ยมราช-รังสิต ยมราช-มักกะสัน-หัวหมาก มักกะสัน-แม่น้ำ ยมราช-ธนบุรี-ตลิ่งชัน หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-โพธิ์นิมิตร
- ปี 2535 กทพ. ได้ดำเนินการเลือกบริษัท ลาวาลิน อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด เป็นผู้ลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ส่วนที่ 1 ขั้นที่ 1 แต่มีเหตุขัดข้องที่ทำให้โครงการยุติไป
- องค์การรถไฟฟ้ามหานคร (รฟม.)** ได้รับการจัดตั้ง เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และคณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการก่อสร้างโครงการระยะแรก ตามแนวเส้นทางหัวลำโพง-ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์-บางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTSC)** (กลุ่มธนาถ) ลงนามสัญญากับ กรุงเทพมหานคร (กทม.) เพื่อสร้างและประกอบกระบวนขนส่งมวลชนวิ่งบนทางยกระดับ 2 สาย คือ สายสีลม (สะพานตากสิน-สนามกีฬา) และสายสุขุมวิท (หมอชิต-อ่อนนุช) ระยะทางรวมประมาณ 23 กิโลเมตร
- ปี 2537 คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร (MTMP) ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)
- ปี 2539 สจร. ได้ทำการศึกษาโครงการการออกแบบเชิงหลักการ เพื่อนำแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติ (CMIP)
- ปี 2540
- รฟม.โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หัวลำโพง-บางซื่อ เป็นสายแรก
 - การรถไฟฟ้า ยกเลิกสัมปทานโครงการไฮปเวลล์ ซึ่งการก่อสร้างล่าช้ามาตลอด
- ปี 2541 สจร.ได้ทำการศึกษาแผนการศึกษากระบวนขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงระบบในแผนหลัก
- ปี 2542 รถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองสายเปิดให้บริการ
- ปี 2543
- รฟม.ปรับองค์กรเป็นการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินกิจการรถไฟฟ้าอย่างมีระบบและรฟม.ลงนามในสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้า และดำเนินกิจการเดินรถกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL)
 - สจร.ได้ทำการศึกษาโครงการแผนแม่บท การขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP)
- ปี 2547
- รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เปิดให้บริการ
 - สนข.ได้รับมอบหมายให้ดำเนิน โครงการศึกษาการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ (BMT)