

# ค่ารถไฟฟ้า

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการสาธารณะ ซึ่งเป็นภาระความรับผิดชอบของรัฐบาล หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นพันธกิจสาธารณะ เป็นกลไกหนึ่งในการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยออกภาระการลงทุนของภาครัฐ การให้สัมปทานแก่เอกชนในรูปแบบต่างๆ ได้ครอบคลุมถึงการพัฒนาโครงการด้านการจราจรและขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นโครงการทางด่วนและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนก็ตาม

**โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นโครงการสัมปทานที่รัฐให้เอกชนลงทุนและบริหารโครงการ นับว่าเป็นการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าที่แพงกว่าจากโครงการอื่นทั่วโลก** เนื่องจากเป็นโครงการที่ให้เอกชนลงทุน 100% คงไม่มีใครปฏิเสธว่า การลงทุนในกิจการใดกิจการหนึ่ง โดยภาคเอกชนนั้น เป้าหมายหลักที่ถือการก็คือ การแสวงหากำไร เพื่อให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ ซึ่งเป็นเรื่องปกติธรรมดาของการทำงานก็เหมือนเป็นการขายสินค้า "กำไร" การให้บริการรถไฟฟ้าโดยสารสาธารณะด้วยรายได้ รวมถึงมีรายได้ค่าในปริมาณมากหรือ "มวลชน" เพื่อรวบรวมเงินทุนมาชำระ ซึ่งเป็นความจำเป็นประสงค์ของภาครัฐก็จะไม่มีเหตุผล

ความแตกต่างระหว่างการให้บริการในโครงการรถไฟฟ้า โดยภาครัฐและเอกชนนั้น มีอย่างชัดเจน ภาครัฐถือการให้รถไฟฟ้ามีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งจะส่งผลไปถึงการประหยัดเวลาการเดินทางและการลดการสูญเสียอันนับเป็นเชิงพลัง อีกค่าอีกหระและค่าบำรุงรักษาหรือซ่อมแซมต่างๆ ก็คือ ภาครัฐหวังให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมไม่ใช่ต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ส่วนภาคเอกชนซึ่งเน้นต้องการทำทุกวิถีทาง เพื่อให้มีรายได้จากการประกอบการมากที่สุด และจะต้องพยายามลดค่าใช้จ่ายของในหน้าที่สุดจนเสียกัน หรือกล่าวได้ว่าต้องมีการนำกำไรจากการลงทุนมากที่สุด

เส้นทางรถไฟฟ้าที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก อาจจะไม่สนใจคนเป้าหมายของภาคเอกชนผู้ลงทุนเป็นจริงได้ ดังนั้น ขึ้นอยู่กับอัตราค่าโดยสารและรายได้จากการอื่นบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า

เป็นเรื่องปกติที่มักได้ยินว่า อัตราค่าโดยสารควรคุ้มกับค่าลงทุนและค่าดำเนินงาน แต่อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพจากทั่วโลก ชี้ให้เห็นว่ารายได้จากค่าโดยสารเพียงอย่างเดียวนั้นไม่พอเพียงแม้แต่ค่าดำเนินงาน (ไม่รวมค่าลงทุน) จำเป็นต้องมีรายได้จากกิจการอื่นมาช่วยด้วย

กิจการรถไฟฟ้าในลอนดอน ปารีส และนิวยอร์ก มีรายได้ 70% 34% และ 56% ของค่าดำเนินงานตามลำดับซึ่งเป็นการประกอบการที่ขาดทุน ตัวเลขรายได้นี้ไม่แตกต่างกันมากนักกับการประกอบกิจการรถไฟฟ้าในวอชิงตัน ดี.ซี. บอสตัน และไมอามี เมืองเหล่านี้มีความหนาแน่นของประชากรไม่สูงและประชาชนส่วนมากนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

ตัวอย่างเมืองที่มีรายได้สูงจากการประกอบการกิจการรถไฟฟ้า คือ โตเกียว ลอนดอน และโซล โดยมีรายได้ 90% 31% และ 116% ของค่าดำเนินงานตามลำดับ เมืองเหล่านี้มีประชากรหนาแน่นกว่าเมืองในยุโรป และอเมริกา ทำให้มีผู้โดยสารรถไฟฟ้ามากกว่า ยิ่งไปกว่านั้น กิจการรถไฟฟ้าในเกาหลีอย่างเช่นมีรายได้รายได้จากค่าโดยสารเพียงอย่างเดียว และยังมีการขายที่ดินของอาคารซึ่งมาตามหลังด้วย เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการโฆษณา เป็นต้น

รถไฟฟ้าในฮ่องกง เป็นกิจการที่คุ้มทุนมากที่สุดในโลก ภาครัฐไม่ต้องช่วยเหลือค่าโดยสาร ความสำเร็จในเรื่องนี้ส่วนหนึ่งต้องยกให้กับผู้วางแผนกำหนดแนวเส้นทาง โดยได้เลือกถนนเส้นทางที่มีความเหมาะสม นั่นก็คือ ความหนาแน่นของประชากรสูง และมีการวางแผนการใช้ที่ดินบริเวณสถานีไว้อย่างดี

นอกเหนือจากนี้ ปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้การประกอบกิจการรถไฟฟ้าได้ผลกำไรก็คือ นโยบายของรัฐบาลที่จะต้องสนับสนุนให้ประชาชนนิยมใช้รถไฟฟ้า หากเมืองใดมีโครงการถนนและที่จอดรถอย่างดี และไม่มีการควบคุมการจอดรถส่วนบุคคล แม้จะมีการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าเป็นทางออกเดินทางก็ตาม ก็อาจจะทำให้ผู้ลงทุนประสบความล้มเหลวได้

อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามีผลโดยตรงต่อปริมาณผู้โดยสาร หากค่าโดยสารแพง ก็จะมีผู้โดยสารน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้โดยสารที่มีรายได้น้อย ส่วนผู้ที่สามารถชำระค่าโดยสารได้ก็มักจะมีการเดินทางของตัวเอง ซึ่งอาจจะไม่เลือกใช้รถไฟฟ้า ถ้าการใช้รถยนต์ส่วนตัวสะดวก รวดเร็วและถูกกว่า

ดังนั้น การกำหนดอัตราค่าโดยสารจึงเป็นเรื่องที่จะต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ออกทุน ก็จะเลือกกำหนดอัตราค่าโดยสารที่จะทำให้มีรายได้มากที่สุด

ซึ่งไม่ได้หมายความว่าจะต้องมีผู้โดยสารมากที่สุด

รถไฟฟ้า บีทีเอส มีเส้นทางผ่านย่านธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และมีข้อเสียที่เส้นทางไม่ได้ต่อเนื่องถึงแหล่งที่อยู่อาศัย ทำให้คนเดินทางมาจะมีผู้โดยสารได้ตามที่คาดการณ์ไว้ได้หรือไม่ ปัจจัยที่สำคัญนอกเหนือจากค่าโดยสารคือ ความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้น จึงต้องจัดเตรียมรถรับส่งผู้โดยสารระหว่างบ้านและที่ทำงานกับสถานี

แต่ยังไม่พอ รัฐควรพิจารณาเข้ามาควบคุมการจอดรถส่วนบุคคลในเขตเมืองชั้นใน มิฉะนั้นแล้ว กิจการรถไฟฟ้าจะมีปัญหาแน่นอน

ข้อดีเรื่องค่าโดยสารรถไฟฟ้า มีแค่สองข้อคือเท่านั้น นั่นก็คือ หากรัฐต้องการให้ประชาชนทุกระดับรายได้สามารถใช้รถไฟฟ้าได้ ก็หนีไม่พ้นที่จะต้องช่วยเหลือค่าโดยสารส่วนหนึ่ง เช่นเดียวกับทำให้ความช่วยเหลือกิจการรถไฟ และรถประจำทางซึ่งจะเป็นภาระของภาครัฐ

อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การปล่อยให้อัตราค่าโดยสารเป็นไปตามกลไกของตลาด โดยให้ผู้โดยสารและผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร ซึ่งค่าโดยสารสามารถขึ้นลงได้ตามระดับอุปสงค์และอุปทาน เช่นเดียวกับบริการให้บริการของรถไมโครบัส

หากวิเคราะห์ให้ดี จะพบว่าตลาดหลักของรถไฟฟ้า ก็คือ ผู้โดยสารรถประจำทางปรับอากาศ (รวมทั้งรถไมโครบัส) และผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลูกค้านี้ต้องกลุ่มนี้ มีทางเลือกในการเดินทาง กล่าวคือ อาจเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้า หากเห็นว่าค่าโดยสารที่ต้องชำระคุ้มกับเวลาที่สามารถประหยัดได้ มิฉะนั้นแล้ว ก็จะเลือกเดินทางตามวิธีเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการเดินทาง "จากประตูบ้านถึงประตูที่ทำงาน" โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ และหากต้องการประหยัดเวลา ก็สามารถเลือกใช้ทางด่วนได้

ดังนั้น ถึงแม้ว่ารถไฟฟ้าบีทีเอส จะเป็นเพียงรถไฟฟ้าโครงการเดียวที่จะให้บริการในช่วง 3 ปีข้างหน้า ก็ไม่ควรคิดว่าเป็นการประกอบกิจการแบบผูกขาด

การให้เอกชนลงทุนในกิจการของรัฐ เป็นนโยบายที่ผิดต้องได้รับการสนับสนุนให้ดำเนินไปโดยตลอดรอดฝั่ง อย่าให้ล้มเหลวเหมือนกับบางโครงการที่ผ่านมา ซึ่งจะก่อให้เกิดบรรพชาทหารลงทุน

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการลงทุนกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ

**ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์**