

คำกล่าวปิดงานสัมมนาวิชาการนานาชาติในหัวข้อ

Railway and Area Development in Thailand

โดย

นาย อากุม เติมพิทยาไพสิฐ

อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เรียน

อดีตท่านผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ท่าน ดร.ไพรินทร์ ชูโชติถาวร

Mr. Noboru Sekiguchi Minister, Chief of Economic Section, Embassy of Japan in Thailand

Mr. Yasuhiro Okanishi, Director General for International Affairs, MLIT Japan

ท่านประธาน Shukuri, ท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางราง, ท่านวิทยากร, และท่านแขกผู้มีเกียรติทุกท่าน

ผมได้รับมอบหมายให้มากล่าวข้อคิดเห็นเกี่ยวกับงานสัมมนาในวันนี้ ก็ขออนุญาตสั้นๆ นะครับ มีเวลา 5 นาที จริงๆ

แล้วอยากจะบรรยายด้วยนะครับ แต่ก็ทางท่านประธาน Shukuri ไม่ได้ให้โอกาสผม บอกให้พูดปิดก็พอ

แต่ทุกเรื่องที่ได้พูดกันมาตั้งแต่เข้านี้ก็เป็นเรื่องที่เราได้ทำกันมา ในช่วง 5

ปีที่ผ่านมาช่วงที่ผมเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และท่านดร.ไพรินทร์ก็เป็นรัฐมนตรีช่วย

และได้ร่วมกันขับเคลื่อนโครงการหลายๆ โครงการโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ต้องถือว่าการลงทุนในระบบราง

ระบบรถไฟของเรานั้น เป็นครั้งใหญ่ที่สุด รองจากตอนที่เรารเริ่มสร้างทางรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 5

ซึ่งการลงทุนนั้นก็ครอบคลุมทั้งระบบ ดังตามที่ Dr. Muto ได้นำเสนอ ตั้งแต่รถไฟความเร็วสูง

รถไฟฟ้าระหว่างเมือง รถไฟในเมือง รถไฟชานเมือง

และรถไฟlocalเพราะฉะนั้นก็จะเห็นได้ว่าระบบรางของเรานั้นได้เพิ่มขึ้นมามากมาย

อย่างที่ท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางรางได้อธิบายไว้เมื่อสักครู่นี้

ก็ต้องถือว่าเป็นครั้งแรกนะครับที่ทางJTTRIโดยท่านประธานShukuriได้กรุณามาจัดงานสัมมนาที่กรุงเทพฯ

ในวันนี้ อันที่จริงแล้วยังมีฟຸ່งนี้อีกวันนะครับ

ก็เป็นครั้งแรกที่เป็นการจัดสัมมนาในเรื่องของระบบรางและการพัฒนาพื้นที่

หรือที่เราเรียกกันว่าเป็นTODหรือในเอกสารจะเขียนว่าเป็นRADก็ถือว่าเป็นเรื่องเดียวกันนะครับ

ซึ่งเราก็ได้นำความคิดนี้มาใช้ในการวางแผนและการขับเคลื่อนระบบรางของประเทศไทย ผมขอให้ความเห็นสั้นๆ

ว่าการสัมมนาในวันนี้ แม้จะเป็นครั้งแรก แต่ข้อมูลละเอียดเหลือเกิน ทั้งpresentationของProfessor

MorichiและของDr. Mutoก็แสดงว่าทางญี่ปุ่นนั้นได้มีการศึกษาเรื่องระบบรางของประเทศไทยนั้นเป็นอย่างดี

เพราะฉะนั้นประโยชน์ที่ได้ในวันนี้คือข้อมูลประสบการณ์ของญี่ปุ่นที่เป็นข้อมูลที่ท่านต้องยอมรับว่ามีทั้งสำเร็จและด

มเหลว ดังที่Professor Morichiได้กล่าวไว้ ดังนั้นวิธีการของเราคงจะไม่ไปศึกษาใหม่

แต่เลือกลอกเลียนในสิ่งที่สำเร็จมาใช้ในประเทศไทยเพื่อประหยัดเวลา เพราะว่าการทำงาานนั้นเราแข่งกับเวลาอยู่

เราไม่มีเวลามาก ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาเป็นเพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ

ที่เราได้ขับเคลื่อนในระบบรางมาอย่างมากพอสมควร

ในลำดับที่ 2 นั่นคือในเรื่องของการวางแผนของเรานั้น

ถ้าตามpresentationนั้นญี่ปุ่นได้มีการวางแผนในระบบรางมาตั้งแต่ปี1956 หรือปีที่ผมเกิดพอดี

และเขาก็มีแผนมาเรื่อยๆ แต่ของเรานั้น แผนของเรานั้นเริ่มในM-MAPหรือเมื่อประมาณ20ปีที่แล้ว

ตั้งแต่ที่OTPยังใช้ชื่อเก่าอยู่ ซึ่งก็ได้รับความช่วยเหลือจากJICA การเกิดขึ้นจริงของM-

MAPนั้นเกิดขึ้นในปี2015หรือปีแรกที่ผมเข้ามาขับเคลื่อนกันกับดร.ไพรินทร์ ก็ถือว่าM-

MAPได้สำเร็จไปซึ่งห่างจากญี่ปุ่นถึง60ปี ดังนั้นเราจึงต้องพยายามไล่ให้ทันให้ได้

จึงเป็นที่มาว่าโครงข่ายของเราที่แสดงในPresentationนั้นผมถือว่าโครงข่ายหลัก แต่โครงข่ายรองหรือsub-

networkนั้นหรือทางเลือกนั้นผมคิดว่าเรายังมีน้อย เมื่อเข้าที่ผมมาซ้ำไม่ใช่อะไรหรอกครับ

ตอนผมตัดสินใจออกจากบ้านก็คิดว่าจะเดินทางอย่างไรดีเพราะรถมันติดเหลือเกิน

ก็เลยตัดสินใจว่ามาขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีหลักสอง ดังที่Prof.MorichiเรียนShopping

Centerตรงนั้นก็คือเดอะมอลล์ และก็ทำได้ทำSky Walkเชื่อมต่อเรียบร้อยหมดแล้ว

แต่ก็ยังขาดอย่างที่เรียนคือลานหน้าสถานี ซึ่งทั้งนี้ทั้งนั้นอย่างที่เรียนว่าแผนของเราได้วางแผนมาแล้ว20ปี

เรามุ่งเรื่องการขนส่งระบบรางเพียงอย่างเดียวแต่ไม่ได้คิดถึงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือพัฒนาตัวสถานีเอง

จึงเป็นดังสภาพที่เห็น และอีกประเด็นคือไม่ได้มีการประสานงานที่ดีกับด้านผังเมืองทำให้ต่างคนต่างพัฒนา

เพราะฉะนั้นช่วง5ปีที่ผ่านมานั้นไม่มีเวลาที่จะคุยกับฝ่ายผังเมือง

ต้องรีบให้โครงการสำเร็จลุล่วงก่อนเพราะประชาชนนั้นรอคอยอยู่ เมื่อเข้าผมเลยตัดสินใจมาสถานีหลักสอง

แต่สิ่งที่ยังเห็นได้คือรถก็ยังติดอยู่ เพราะทุกคนขับรถแล้วคิดว่าเมื่อมีรถไฟฟ้าแล้วรถน่าจะน้อยลง

แต่อันที่จริงแล้วทุกคนก็ยังขับรถอยู่ แต่ก็โชคดีตรงที่มีPark-and-rideอยู่ทั้งสองฝั่ง

ผมก็เลยตัดสินใจเอารถไปจอดที่Park-and-ride

แต่ที่ผมสังเกตเห็นชัดเจนเลยคือประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่มีความพึงพอใจ

ขึ้นรถไฟมาแล้วก็ยังไม่มีความสบายใจ ใช้โทรศัพท์มือถือดู Line กันอยู่ พอขึ้นไปในรถไฟนั้น

ผมมั่นใจว่า 99.99% ของผู้ใช้โทรศัพท์มือถือบนรถไฟ ดังนั้นนี่เลยเป็นหัวข้อที่จะสัมมนาในวันพรุ่งนี้

พรุ่งนี้เป็น Mobile Big Data ก็ทันสมัยครับ ต้องขอขอบคุณทาง JTTRI ที่ได้นำสองเรื่องมาสัมมนากันในที่นี้

ที่เห็นได้ชัดเลยคือประชาชนมีความพึงพอใจในการใช้บริการ สามารถคาดการณ์ระยะเวลาการเดินทางได้ชัดเจน

มีการต่อเชื่อมสถานีไปยังสายสีเขียวอยู่เพียงสายเดียวในปัจจุบัน และในอนาคตคงมีการเชื่อมต่อได้มากขึ้น

ผมขอขอบคุณ JTTRI การสัมมนาในครั้งนี้ถือเป็นประโยชน์ในเรื่องการได้ข้อมูลประสบการณ์ของญี่ปุ่น

เพื่อให้พวกเรานั้น ซึ่งในที่สัมมนานี้ก็มีทั้งภาควิชาการ ผมเห็นทาง TDRI อาจารย์สุเมธ ไปไหนแล้ว อยู่ไหนไม่รู้

ท่านก็เป็นกำลังสำคัญในการศึกษาให้กับกรมการขนส่งทางรางและให้ข้อมูลแก่คณะกรรมการกฤษฎีกาด้วย

ซึ่งผมก็เป็นหนึ่งในสมาชิกคณะกรรมการกฤษฎีกาคนที่ 4 นะครับ ในปีนี้อาจจะให้สัมมนาเยอะๆ

นะท่าน Shukuri ครั้งนี้สองครั้งคือวันนี้กับพรุ่งนี้ แต่ก็อยากให้มีกิจกรรมเช่นนี้อีกอย่างสม่ำเสมอ

และขอฝากทั้งทางหน่วยงานต่างๆ และอาจารย์ ให้มีกิจกรรม เพราะว่ามีประโยชน์ครับ

ในส่วนของการตรวจคมนาคมนั้นก็ขอฝากท่านอธิบดีไปก็แล้วกันนะครับ

เพราะเราได้รับฟังความคิดเห็นทั้งภาควิชาการ ภาครัฐ Developer และ Operator ที่อยู่ในที่นี้ทั้งหมด

ก็ถือว่าเป็นข้อคิดที่เราควรจะร่วมกันพัฒนาต่อไป

ก็มี 4 เรื่องหลักๆ ที่จะขอฝากครับ ข้อที่ 1 คือแผนต้องต่อเนื่อง และมีการปรับปรุงพัฒนาอยู่ตลอดเวลา

การขับเคลื่อนทางนโยบายก็ต้องต่อเนื่อง ข้อที่ 2 คือต้องเปลี่ยนแนวความคิด ดังเช่นหัวข้อในวันนี้

การพัฒนาไม่ใช่เป็นการพัฒนาเฉพาะระบบรางเพียงอย่างเดียว แต่ต้องพัฒนาในเชิงพื้นที่

ถึงจะได้กำไรมาชดเชยต้นทุนในการให้บริการ ข้อที่3คือระบบทางทั้งหมดนั้น

ต้องมีการบูรณาการเชื่อมต่อให้เป็นโครงข่ายเดียวกัน ไม่ว่าจะ เป็น

รถไฟความเร็วสูงก็จะมีสถานีกลางบางซื่อทำหน้าที่เป็นสถานีกลาง รถไฟต่างจังหวัด รถไฟชานเมือง รถไฟท้องถิ่น

ต้องพัฒนาไปในทางเดียวกัน ในส่วนสุดท้ายก็คือเรื่องกฎระเบียบ

ซึ่งวันนี้เราก็ได้เริ่มต้นจากการมีกรมการขนส่งทางราง ก็คิดว่าเราคงจะได้ร่วมกันพัฒนาต่อไป

ข้อมูลจากการสัมมนาก็เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

ความร่วมมือกับประเทศญี่ปุ่นนั้นเป็นเรื่องหนึ่งที่ผมให้ความสำคัญมากในช่วงที่ผมอยู่ในหน้าที่

ก็ขอขอบคุณทางMLIT ทางท่านDirector General Okanishiซึ่งก็ได้พบกันมาตลอดตั้งแต่เรื่องRoad

Safetyและเรื่องระบบราง และได้มีบันทึกความร่วมมือกันระหว่างสองกระทรวงนี้ ก็เป็นจุดเริ่มต้นที่ดี

JICAก็เช่นเดียวกันเป็นอีกหน่วยงานที่ให้ความสนับสนุนในด้านการศึกษาอย่างต่อเนื่อง

แม้ว่าประเทศไทยจะหลุดพ้นจากประเทศผู้รับแล้วก็ตามแต่ด้วยความที่เรายังมีข้ออ้างได้ว่าประสิทธิภาพทางด้านก

ารขนส่งของเรายังแย่ และปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมก็ยังเป็นอีกข้อหนึ่งที่เรายังได้รับความช่วยเหลืออย่างต่อเนื่อง

หวังว่าเราจะได้รับข้อคิดเห็นและความรู้จากวันนี้เพื่อการทำงานในวันต่อไป ขอขอบคุณมากครับ