

117 ปี กับภารกิจฟื้นฟูความยิ่งใหญ่ รฟท.

ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟเส้นแรกของรัฐบาลไทย ระหว่างกรุงเทพมหานครกับอยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 ซึ่งทางราชการได้ถือเอาวันนี้เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟหลวง และครบ 117 ปีในวันนี้พอดี

ความจริงแล้วประวัติศาสตร์ของกิจการรถไฟ คือ ประวัติศาสตร์แห่งความยิ่งใหญ่ ด้วยพระราชวิสัยทัศน์ที่กว้างไกลของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ที่ว่าการคมนาคมขนส่งภายในราชอาณาจักรโดยเส้นทางรถไฟนั้น จะเป็นประโยชน์นอกจากต่อราษฎรและเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพในการบำรุงรักษาราชอาณาเขตเพื่อให้สะดวกแก่การปกครองและตรวจตราการบริหารราชการแผ่นดินในมณฑลที่อยู่ห่างไกล ทั้งนี้ เพื่อรับมือกับการขยายอาณานิคมของต่างชาติมายังภูมิภาคนี้

ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากรมรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรกในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ จากนั้นในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์ได้เสด็จฯ ทรงเปิดการเดินรถไฟ สายกรุงเทพ-นครราชสีมา เส้นทางรถไฟสายแรกของสยามประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคม ของทุกปี เป็นวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้ นับตั้งแต่แรกสถาปนากิจการรถไฟในปี 2439 จนถึงรัชกาลที่ 5 ในปี 2453 มีทางรถไฟเปิดใช้แล้วรวมทั้งสิ้น 932 กม.

ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 พระองค์ทรงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อจาก “กรมรถไฟ” เป็น “กรมรถไฟหลวง” และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้บุคคลสำคัญที่ผลักดันให้กิจการรถไฟของไทยเติบโตใหญ่อย่างมั่นคงในเวลาต่อมา คือ นายพลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ซึ่งทรงสำเร็จการศึกษาวิศวกรรมศาสตร์ที่ดรีนิตี้คอลเลจ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ได้รับฉายาว่าพระบิดาแห่งการรถไฟไทย โดยปี 2453 ได้รักษาการตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ ต่อมาได้รวมกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้เข้าด้วยกันเป็นกรมรถไฟหลวง เมื่อปี 2460 ทรงได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง

สำหรับขนาดความกว้างรางรถไฟ (rail gauge หรือ track gauge) คือ ระยะห่างของรางรถไฟ โดยวัดจากหัวรางด้านในข้างซ้ายถึงหัวรางด้านในข้างขวา ในช่วงเริ่มแรกทางรถไฟไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ใช้รางขนาดมาตรฐาน (standard gauge) ซึ่งเป็นขนาดความกว้างรางที่นิยมใช้มากที่สุดในโลก คือ 1.435 ม.

แต่เมื่อก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ไปต่อเชื่อมกับมาเลเซียซึ่งใช้ราง meter gauge ขนาด 1 ม. ด้วยเงินกู้จากอังกฤษ ต้องก่อสร้างรางขนาด 1 ม. ทำให้ยุ่งยากที่กรมรถไฟหลวงมีราง 2 ขนาด ทำให้ต้องมีหัวจักรและโบกี้รถไฟ 2 แบบตามไปด้วย ดังนั้น ในสมัยรัชกาลที่ 6 จึงได้รื้อรางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ จาก standard gauge มาเป็น meter gauge เพื่อให้เป็นขนาดเดียวกันทั่วประเทศ

อนึ่ง ปัจจุบันมีความเห็นหลายฝ่ายว่าไทยน่าจะปรับเปลี่ยนกลับมาใช้รางขนาดมาตรฐานอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากจะทำให้ความเร็วของรถไฟมากขึ้น ขนาดโบกี้กว้างขวางขึ้น และโอกาสเกิดอุบัติเหตุลดลง แม้ต้นทุนก่อสร้างจะสูงกว่าก็ตาม ซึ่งปัจจุบันรถไฟฟ้าของไทยทั้ง 3 สาย คือ บีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน และแอร์พอร์ตลิงก์ ล้วนแต่เลือกใช้รางขนาดมาตรฐานทั้งสิ้น

ในสมัยรัชกาลที่ 6 ประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟที่เปิดใช้แล้วเพิ่มขึ้นเป็น 2,518 กม. ในช่วงนั้นการขนส่งทางบกหลักของไทย คือ ทางรถไฟ ไม่ใช่ทางรถยนต์แต่อย่างใด โดยเดิมรถไฟใช้หัวจักรไอน้ำ ต่อมาในปี 2471 สมัยรัชกาลที่ 7 กรมรถไฟ

หลวงได้ตั้งซื้อรถจักรดีเซลจากสวิสเซอร์แลนด์จำนวน 2 คัน ซึ่งไทยนับเป็นประเทศแรกในทวีปเอเชียที่นำเทคโนโลยีใหม่ คือ หัวรถจักรดีเซลมาใช้งาน

ความยิ่งใหญ่ของกรมรถไฟยังครอบคลุมถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งริเริ่มขึ้น โดยพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินด้วย ได้ทรงส่งเรื่องราวเมืองไทยไปเผยแพร่ในสหรัฐฯ ต่อมาในปี 2467 ได้จัดตั้งแผนกโฆษณาของการรถไฟขึ้น ทำหน้าที่โฆษณาและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาประเทศไทย ต่อมาเมื่อทรงเลื่อนตำแหน่งเป็นเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม งานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยวได้ย้ายไปอยู่ที่กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมตามไปด้วย ก่อนที่จะพัฒนามาเป็นการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

สำหรับธุรกิจโรงแรม กรมรถไฟหลวงยังนับเป็นผู้บุกเบิกสำคัญ เช่น โรงแรมรถไฟหัวหิน ซึ่งปัจจุบัน คือ โรงแรมโซฟิเทลเซ็นทรัลหัวหินรีสอร์ท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2465 มีเอกลักษณ์โดดเด่นด้านสถาปัตยกรรมยุโรป ได้รับการกล่าวขานว่าเป็นโรงแรมตากอากาศที่หรูหราที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงนั้น โรงแรมรถไฟอีกแห่ง คือ โฮเต็ลวังพญาไท ซึ่งปัจจุบัน คือ โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า นับว่าหรูหรามาก เนื่องจากดัดแปลงจากพระราชวังพญาไทมาเป็นโรงแรมเมื่อปี 2469 นอกจากนี้ ยังมีโรงแรมราชธานีที่สถานีรถไฟหัวลำโพง เปิดดำเนินการเมื่อปี 2470 นับเป็นโรงแรมที่ทันสมัยระดับแนวหน้าของไทย มีบริการอาหารแบบตะวันตก ห้องพักทุกห้องมีห้องน้ำในตัว มีทั้งน้ำร้อนและน้ำเย็น ไฟฟ้า พัดลม และโทรศัพท์ ฯลฯ

จุดเริ่มแห่งความตกต่ำสำคัญของการรถไฟ คือ ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางรถไฟถูกทิ้งระเบิดเสียหายจำนวนมาก เมื่อต้องการกู้เงินจากต่างประเทศมาฟื้นฟูทางรถไฟ ธนาคารโลกเจ้าของเงินกู้ได้บีบให้แปรรูปเป็นรัฐวิสาหกิจในปี 2494 ตรงกับรัฐบาลสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม มีการตราพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้น “กรมรถไฟหลวง” จึงเปลี่ยนสถานภาพเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ส่งผลทำให้ผู้บริหารของกรมรถไฟซึ่งนับเป็นหน่วยงานที่มีบุคลากรที่มีคุณภาพ ที่เดิมเคยเลื่อนตำแหน่งมาเป็นปลัดกระทรวงคมนาคมและมีบทบาทสำคัญในการผลักดันกิจการรถไฟ ต้องกลายมาเป็นเพียงแค่ผู้บริหารของรัฐวิสาหกิจ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย เท่านั้น ทำให้ขาดเส้นทางอาชีพที่จะผลักดันความก้าวหน้ากิจการรถไฟ

ขณะที่งบประมาณรถไฟลดต่ำลงมากในช่วงหลัง เช่น ปี 2540 กรมทางหลวงได้รับมากถึง 7 หมื่นล้านบาท การรถไฟฯ ได้รับเพียง 4 พันล้านบาท สำหรับปีงบประมาณ 2541 กรมทางหลวง 6 หมื่นล้านบาท การรถไฟฯ ได้รับเพียง 6 พันล้านบาท ขณะที่ประเทศส่วนใหญ่ เช่น ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น อังกฤษ เบลเยียม เยอรมนี ฯลฯ จะจัดสรรงบประมาณสนับสนุนกิจการรถไฟจำนวนมาก ซึ่งบางประเทศจะให้เงินสนับสนุนกิจการรถไฟมากกว่าการก่อสร้างถนนด้วยซ้ำ

เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมา กรม.ได้เห็นชอบกับร่าง พรบ. กู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งของประเทศ 2 ล้านล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่จะนำไปลงทุนกิจการขนส่งทางราง หากกฎหมายผ่านสภาและได้ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมแล้ว จะนับเป็นก้าวสำคัญที่จะฟื้นฟูความยิ่งใหญ่ของกิจการรถไฟอีกครั้งหนึ่ง และมีส่วนสำคัญในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงอย่างมาก นับเป็นการกำจัดจุดอ่อนสำคัญของประเทศไทย

บทความตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์โพสทูเดย์ ฉบับวันที่ 26 มีนาคม 2556