

กรณีศึกษาธุรกิจรถไฟฟ้าในประเทศไทย: อุปสรรคในอดีตและความท้าทายในอนาคต

รถไฟฟ้าเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่สำคัญในประเทศไทย โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในเดือนธันวาคม ปี 2562 มีผู้ใช้รถไฟฟ้าสายสีเขียว และสายสีน้ำเงิน 674,000 และ 366,000 คน/เที่ยวต่อวัน โดยปัจจุบันในกรุงเทพฯ มีรถไฟฟ้า 4 สายที่เปิดให้บริการ คือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ให้บริการโดย บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด มหาชน (BTS)) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ให้บริการโดย ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด มหาชน (BEM)) และรถไฟ Airport Rail Link (ให้บริการโดย รฟท. ในปัจจุบัน และในอนาคตจะให้บริการโดยกลุ่มกิจการร่วมค้า CP)

นอกจากนี้ยังมีรถไฟฟ้าอีกหลายเส้นทางที่กำลังอยู่ในช่วงการดำเนินการก่อสร้าง เช่น รถไฟฟ้าสายสีส้ม รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง รถไฟฟ้าสายสีชมพู ซึ่งจะทำให้การเดินทางภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความสะดวก รวดเร็ว ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ การก่อสร้างรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นตัวอย่างให้กับโครงการรถไฟฟ้าอื่นๆ ตามหัวเมืองขนาดใหญ่ เช่น พัทยา ภูเก็ตและขอนแก่น ที่กำลังอยู่ในช่วงการศึกษาโครงการ ซึ่งผู้เขียนได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหา รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไว้ดังนี้



รูปที่ 1: แผนที่รถไฟฟ้าในประเทศไทยในอนาคต ที่มา: กระทรวงคมนาคม

ปัญหาและข้อจำกัดของภาครัฐในระดับประเทศ

1. ขาดความเชื่อมโยงและบูรณาการระหว่างระบบคมนาคม

- การพัฒนาเส้นทางส่วนใหญ่ของภาครัฐจะเน้นการนำประชาชนจากปริมณฑล เข้าสู่เขตเมือง เช่น รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู เนื่องจากรถไฟฟ้าดังกล่าวต้องเชื่อมโยงจากปริมณฑลมายังกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ระยะห่างระหว่างสถานีค่อนข้างกว้าง โดยเฉลี่ยประมาณ 2 กิโลเมตร ประชาชนจึงมีความจำเป็นต้องใช้บริการคมนาคมอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อให้ถึงจุดหมาย เช่น รถเมล์ วินมอเตอร์ไซด์ และรถสองแถว
- เพราะประชาชนต้องใช้ระบบคมนาคมอื่นๆ เช่น วินมอเตอร์ไซด์ รถเมล์ และรถสองแถว เพิ่มเติม ทำให้ประชาชนต้องเปลี่ยนระบบคมนาคมอย่างน้อย 1-3 ครั้ง เมื่อรวมเวลาการรอเปลี่ยนถ่ายระบบคมนาคมแล้ว ประมาณ 5-10 นาทีต่อการเปลี่ยนถ่าย 1 ครั้ง เวลาในการใช้เดินทางอาจใช้เวลามากกว่าการโดยสารผ่านรถยนต์ ประชาชนบางส่วนจึงเลือกใช้รถยนต์มากกว่ารถไฟฟ้า ยกตัวอย่างเช่น การเดินทางจาก ถนนบางนา-ตราด ไปสู่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้โดยสารจะต้องนั่งรถเมล์ แล้วมาขึ้น รถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีอุดมสุข แล้วจึงเปลี่ยนถ่ายเป็น ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพื่อลงสถานีสามย่าน โดยทั้งหมดใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงถึง 1 ชั่วโมงครึ่ง และมีค่าใช้จ่ายประมาณ 100 บาท ทำให้ทางเลือกในการใช้รถยนต์มีความสะดวกสบายมากกว่าและใช้เวลาเดินทางน้อยกว่า

ผลกระทบ: จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทำให้ภาครัฐต้องให้เงินร่วมลงทุนสนับสนุนโครงการมากขึ้น โดยภาครัฐต้องให้เงินสนับสนุนเงินลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เอกชนมีความสนใจการลงทุน

2. ภาครัฐไม่ต้องการรับความเสี่ยงของโครงการ

- ตามหลักการของการแบ่งปันความเสี่ยงที่เหมาะสม (Risk allocation) หน่วยงานที่มีความสามารถในการบริหารความเสี่ยงมากที่สุด ควรเป็นผู้บริหารความเสี่ยงนั้น
- ความเสี่ยงหลักของธุรกิจรถไฟฟ้าคือ ความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสาร เนื่องจากภาครัฐมีประสบการณ์ขาดทุนจากการรับความเสี่ยงจำนวนผู้โดยสารในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ภาครัฐจึงเลือกที่จะผลักระความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารให้แก่เอกชน
- นอกจากนั้นภาครัฐยังไม่รับความเสี่ยงและที่ทำให้ภาครัฐต้องเสียค่าปรับ เช่น หากภาครัฐเวนคืนที่ดินล่าช้า ภาครัฐจะยึดระยะเวลาช่วงก่อสร้างให้ แต่จะไม่จ่ายค่าปรับ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงของเอกชนเพียงบางส่วนเท่านั้น ความเสี่ยงด้านเวนคืนที่ดิน ตามหลักการของการแบ่งปันความเสี่ยงที่เหมาะสม ภาครัฐควรเป็นผู้รับความเสี่ยงทั้งหมด

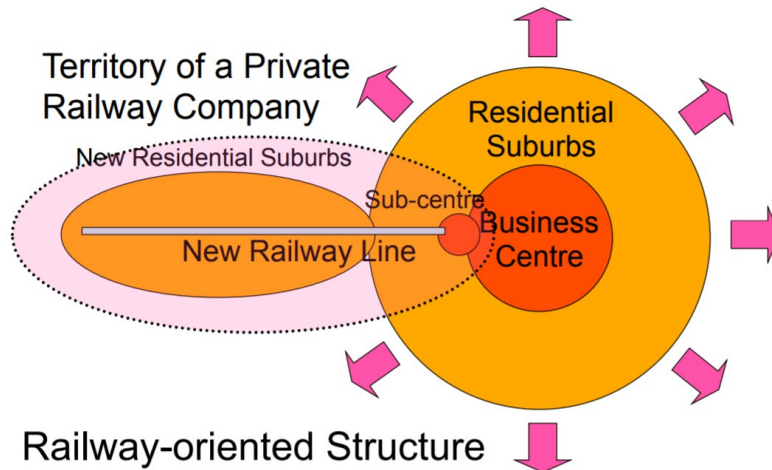
ผลกระทบ: เนื่องจากภาครัฐไม่ยอมรับความเสี่ยงตามหลักการแบ่งปันความเสี่ยง จึงทำให้ชาदनักลงทุนต่างประเทศ ที่จะเข้ามาร่วมลงทุนในประเทศไทย เช่น บริษัทที่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าของ ญี่ปุ่น จีน และ เกาหลี เป็นต้น จึงทำให้ปัจจุบันมีผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าเอกชน เพียง 2 รายในประเทศไทยคือ บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และ ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ซึ่งทำให้การแข่งขันในประเทศไทยค่อนข้างต่ำ เมื่อมีการแข่งขันค่อนข้างต่ำ ทำให้ภาครัฐขาดอำนาจในการต่อรองกับเอกชน รวมถึงภาครัฐต้องเงินสนับสนุนโครงการในรูปแบบของเงินสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานสูงขึ้น

3. ขาดการพัฒนาบูรณาการ TOD ในสถานีต่างๆ

- เนื่องจากธุรกิจรถไฟฟ้า เป็นธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ได้มีอัตรากำไรสูง การพัฒนาธุรกิจรถไฟฟ้าจึงควรพัฒนาคู่กับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ในรูปแบบ Transit Oriented Development (TOD) เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการทั้งรถไฟฟ้าและอสังหาริมทรัพย์ ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการพัฒนา TOD อย่างเด่นชัด เช่น พัฒนา masterplan สำหรับรถไฟฟ้าสายใหม่และเขตเมืองพร้อมกัน เพื่อให้ประชาชนใช้บริการรถไฟฟ้าได้สะดวกและรวดเร็ว และมีการบูรณาการคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ ดังในแผนภาพที่ 2 ข้างล่าง ซึ่งภาครัฐจะให้สิทธิกับเอกชนในการพัฒนา ทั้งรถไฟฟ้าและเขตเมืองพร้อมๆ กัน ทำให้ทั้งธุรกิจรถไฟฟ้าและอสังหาริมทรัพย์สามารถเกื้อหนุนกันได้เป็นอย่างดี
- สำหรับประเทศไทย การพัฒนารถไฟฟ้าดำเนินการโดย กระทรวงคมนาคม ส่วนการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ขึ้นอยู่กับเจ้าของที่ดิน และบริษัทอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ ที่พัฒนาอย่างเป็นเอกเทศ ทำให้ขาดการบูรณาการระหว่างกัน และทำให้ภาครัฐเสียผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับจากการให้สิทธิเอกชนในการลงทุน อสังหาริมทรัพย์ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ภาครัฐควรที่จะเวนคืนที่ดินบริเวณสถานี และรอบบริเวณสถานีขนาดใหญ่ แล้วจึงให้สิทธิเอกชนลงทุนในพื้นที่รอบบริเวณสถานีขนาดใหญ่ และภาครัฐจะได้รับการแบ่งปันผลประโยชน์ดังกล่าว โดยปัจจุบันมีเพียงโครงการเดียวในประเทศไทยที่มีการพัฒนาทั้งรถไฟฟ้าและอสังหาริมทรัพย์คือโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
- นอกจากนี้ประเทศไทยยังไม่มีประสบการณ์ในการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ ที่เป็นทั้งอาคารอเนกประสงค์ (Mix-use building) และสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากกฎหมายเวนคืนที่ดินของประเทศไทย ปี 2562 ระบุว่า การเวนคืนที่ดินจะสามารถดำเนินการได้เมื่อ เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็นในกิจการสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ทำให้การพัฒนาอาคารอเนกประสงค์และสถานีรถไฟฟ้าในอาคารเดียวกันเป็นไปได้ยากลำบาก

ผลกระทบ: เมื่อไม่มีการพัฒนา TOD ที่ชัดเจน ขาดแม่เหล็กในการดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้รถไฟฟ้า ทำให้เอกชนสามารถสร้างรายได้จากโครงการน้อยลง ภาครัฐจึงจำเป็นต้องสนับสนุนเงินร่วมลงทุนในการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ามากขึ้น เมื่อเทียบกับกรณีที่สามารถพัฒนา TOD ได้ เช่นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง

เชื่อมต่อ 3 สนามบิน หากภาครัฐสามารถเวนคืนที่ดินรอบสถานีจะเชิงเทรา ชลบุรี และพัทยาได้ คาดว่า ภาครัฐจะสามารถลดการสนับสนุนเงินร่วมลงทุนได้



รูปที่2: Concept การพัฒนารถไฟฟ้าและอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบ Transit Oriented Development (TOD) ที่มา: Tokyu

การปรับตัวของผู้ประกอบการและการสร้างกำไรในธุรกิจรถไฟฟ้า

เนื่องจากการพึ่งพิงรายได้จากค่าโดยสารไม่เพียงพอต่อการสร้างผลกำไรให้กับผู้ประกอบการ ดังนั้นผู้ประกอบการในประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อสร้างผลตอบแทนเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. สร้างรายได้เพิ่มจากธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

- **โฆษณา:** บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด มหาชน (BTS) ได้พัฒนาธุรกิจโฆษณา โดยเริ่มจากการโฆษณาในสถานีรถไฟฟ้า บนขบวนรถไฟฟ้า โดยตั้งบริษัท VGI จำกัด และนำเข้าสู่ตลาดหุ้น โดยในปี 2562 บริษัทมีรายได้ ประมาณ 5,400 ล้านบาท คิดเป็น 12% ของรายได้ของบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด มหาชน (BTS) ในปี 2562
- **อสังหาริมทรัพย์:** บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด มหาชน (BTS) ได้ประโยชน์จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยร่วมมือกับบริษัท แสตนลิว จำกัด มหาชน ในการพัฒนาโครงการคอนโดมิเนียมในแนวรถไฟฟ้า โดย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด มหาชน (BTS) มีที่ดินที่ติดแนวรถไฟฟ้า และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับนักธุรกิจฮ่องกง ที่สนใจจะซื้อที่พักอาศัยในกรุงเทพมหานคร ในขณะที่บริษัท แสตนลิว จำกัด มหาชน มีความเชี่ยวชาญในการพัฒนาคอนโดมิเนียม จนถึงปัจจุบันมีการดำเนินการ 14 โครงการ รวมมูลค่ากว่า 50,000 ล้านบาท
- นอกจากนี้เครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP Group) ได้ลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง และสามารถเสนอขอเงินร่วมลงทุนน้อยกว่าคู่แข่ง คือกลุ่ม BSR ถึงประมาณ 90,000 ล้านบาท เนื่องจากเครือเจริญโภคภัณฑ์มี

ที่ดินจำนวนมากในเขต EEC และได้กว้านซื้อที่ดินบริเวณแนวสถานีรถไฟความเร็วสูง รวมถึงวางแผนย้าย สถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และมูลค่าที่เพิ่มขึ้นบนที่ดินที่ เครื่องเจริญโภคภัณฑ์เป็นเจ้าของ เพื่อมาชดเชยกับความเสี่ยงในการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม สามสนามบินอีกด้วย

2. ลดต้นทุนของโครงการ

- **เงินกู้และดอกเบี้ย:** บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ลงทุนในโครงการทั้งหมดโดยไม่รับ เงินร่วมลงทุนจากภาครัฐ ทำให้ต้องแบกรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ยสูง นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจาก วิกฤตต้มยำกุ้ง ในปี 2540 ทำให้โครงการมีจำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ บริษัทจึงได้ยื่นคำร้องขอ ฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางในปี 2549 และได้ปรับโครงสร้างหนี้ โดยแปลงหนี้เป็นทุนประมาณ 16,339 ล้านบาท และปลดภาระหนี้ในส่วนดอกเบี้ยประมาณ 19,343 ล้านบาท บริษัทจึงสามารถพลิก กลับมาเป็นกำไรได้อีกครั้ง
- **บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด มหาชน (BMCL)** ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ในช่วงเริ่มต้น จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่ำกว่าคาดการณ์ ส่งผลให้ประสบปัญหาขาดทุนสะสม และมีภาระหนี้สินที่สูง โดย ในปี 2556 บริษัทมีขาดทุนสะสมถึง 12,785 ล้านบาท และมีอัตราขาดทุนสุทธิ (Negative net profit margin) ร้อยละ 30 บริษัทจึงดำเนินการควบรวมกับ บริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด มหาชน (BECL) เพื่อใช้ ประโยชน์จากความแข็งแกร่งด้านการเงินของ BECL มา refinance ดอกเบี้ยจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำ เงิน โดย BMCL ต้องจ่ายดอกเบี้ยเฉลี่ยประมาณ 10-11% ก่อนควบรวมธุรกิจ และหลังจากควบรวมธุรกิจ BEM ต้องจ่ายดอกเบี้ยเฉลี่ยเพียง 5% เท่านั้น บริษัทจึงสามารถพลิกกลับมาเป็นกำไรได้อีกครั้ง
- **การควบคุมต้นทุนการบริการ:** ในปี 2560 รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ดำเนินการถอดเก้าอี้ผู้โดยสาร 1 ตู้ ต่อขบวนเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้ผู้โดยสารยืน เพื่อเพิ่มความจุจำนวนผู้โดยสารต่อ 1 ขบวน โดยรถไฟฟ้า 1 ขบวนจะมี 3 ตู้ ใน 1 ตู้จะมีเก้าอี้ประมาณ 72 ที่นั่ง ซึ่งเมื่อถอดออก จะสามารถจุคนได้เพิ่มประมาณ 90 คน ซึ่งทำให้รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีต้นทุนที่ต่ำลง

3. ได้ประโยชน์จากส่วนต่อขยายของโครงการ

- บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ประกอบการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้รับประโยชน์จากการ ลงทุนส่วนต่อขยายของภาครัฐ โดยกทม. ได้จ้างเอกชนรายเดิมเดินรถส่วนต่อขยายระยะที่ 1 ถึงปี 2585 โดยบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ได้รับค่าจ้างในการเดินรถ และได้รับประโยชน์จากจำนวน ผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น เสริมสร้างรายได้ให้กับเส้นทางเดินรถเดิม (สุขุมวิท-สีลม) และรายได้จากโฆษณา นอกจากนี้ ภาครัฐจำเป็นต้องขยายอายุสัมปทานถึงปี 2602 ให้เอกชนรายเดิมลงทุนส่วนต่อขยายเพิ่มเติม โดยไม่มีการเปิดประมูล เพื่อโอนภาระหนี้ภาครัฐให้แก่เอกชนประมาณ 100,000 ล้านบาท และทำให้ส่วน

เดิมและส่วนต่อขยายสามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน ซึ่งทำให้เส้นทางเดินรถส่วนเดิม (สุขุมวิท-สีลม) ได้รับการขยายสัมปทานด้วย

- เช่นเดียวกัน บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด มหาชน ได้รับประโยชน์จากการลงทุนส่วนต่อขยายของภาครัฐ โดยในปี 2560 รฟม. ได้เซ็นสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนรายเดิมซึ่งครอบคลุมส่วนเดิมและส่วนต่อขยายระยะที่ 1 และส่วนต่อขยายระยะที่ 2 ถึงปี 2596 โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนภาคเอกชนลงทุนระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถและ ทำหน้าที่เดินรถและซ่อมบำรุงและรับรายได้ค่าโดยสาร โดยอัตราค่าโดยสารปรับทุก 24 เดือน แต่ยังคงค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินตลอดเส้นทางเก็บค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียวและคงอัตราค่าโดยสารสูงสุดไว้ที่ 42 บาทเท่ากับปัจจุบัน

โอกาสและความท้าทายของภาครัฐในอนาคต

จากการณีที่กล่าวมาข้างบนจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าและระบบคมนาคมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังประสบปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข แม้ภาคเอกชนจะพยายามปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ในประเทศไทย แต่ภาครัฐยังมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเงื่อนไขต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **บูรณาการความเชื่อมโยงระหว่างระบบคมนาคม:** ภาครัฐมีความจำเป็นต้องศึกษาการเดินทางของประชาชนในลักษณะบูรณาการ และปรับปรุงระบบคมนาคมอื่นๆ เช่น รถเมล์ เรือ และมอเตอร์ไซด์ ให้มีการบริการที่ดี และราคาที่เหมาะสม การบริการรถเมล์ควรลดความซ้ำซ้อนของเส้นทาง ซึ่ง ขสมก ควรจะปรับปรุงเส้นทางเดินรถเพื่อลดความซ้ำซ้อนของเส้นทาง ยกเลิกสัมปทานเดิมและเปิดสัมปทานใหม่ โดยเน้นความสะดวกสบายของผู้โดยสารเป็นหลัก ขสมกควรมีการตรวจวัด Output specification ตามสัญญาสัมปทานอย่างต่อเนื่อง และมีบทลงโทษอย่างชัดเจน หากเอกชนไม่ได้ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ เช่น การตรวจสอบควันดำและสภาพของรถเมล์ รวมถึงจัดทำตัวเดินรถที่สามารถเดินทางได้ทั้งรถเมล์ รถไฟฟ้า และเรือ ดังเช่น ประเทศญี่ปุ่นและประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรป เพื่อให้การเดินทางตลอดเส้นทางมีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ในอนาคต โดยข้อจำกัดของการใช้ตัวร่วมคือ ความขัดแย้งของการแบ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากบัตรตัวร่วม เช่น การนำเงินสดที่ประชาชนเก็บไว้ในตัวร่วมไปสร้างรายได้เพิ่มเติม ซึ่งทำให้เอกชนไม่ต้องการใช้ตัวร่วม ปัจจุบันภาครัฐได้พยายามปลดล็อกข้อจำกัดดังกล่าว โดยกระทรวงคมนาคมได้เพิ่มเงื่อนไขบังคับให้โครงการรถไฟฟ้าใหม่ต้องใช้ตัวร่วมของกระทรวงคมนาคม เช่นในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง-ชมพู เป็นต้น
- **การพัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมรถไฟฟ้า:** ปัจจุบันอุตสาหกรรมรถไฟฟ้ายังมีความจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศไทยได้ขยายโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้า ทั้งรถไฟฟ้าในเมืองและรถไฟฟ้าความเร็วสูงอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยในการต่อยอดธุรกิจ เช่นการ

ผลิตชิ้นส่วนรถไฟฟ้า การประกอบรถไฟฟ้า หรือการพัฒนาผู้เชี่ยวชาญด้านรถไฟฟ้าตามลำดับ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศและสร้างงานและองค์ความรู้ให้กับประเทศไทย

- **การเพิ่มการแข่งขันในอุตสาหกรรม:** ปัจจุบันผู้เล่นในอุตสาหกรรมมีเพียง 2 ราย ทำให้ขาดการแข่งขัน ดังนั้นภาครัฐ จึงควรสนับสนุนให้ บริษัทไทยหรือต่างชาติเข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรมมากขึ้น เช่นการปรับเงื่อนไขการร่วมลงทุนให้สอดคล้องกับ International standard โดยเฉพาะในด้านการแบ่งปันความเสี่ยงของภาครัฐ (Risk allocation) เพื่อให้โครงการมีความน่าสนใจยิ่งขึ้น
- **การพัฒนา Transit Oriented Development (TOD):** ภาครัฐควรปรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่นการเวนคืนที่ดิน เพื่อสนับสนุนการพัฒนา TOD เพื่อเพิ่มผลตอบแทนของการลงทุนโครงการ รวมถึงการพัฒนาเมืองใหม่ ซึ่งเริ่มตั้งแต่ การวางผังเมือง การวางระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสามารถใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟฟ้าได้สูงที่สุด รวมถึงกระจายความเจริญไปสู่ปริมณฑลอย่างเป็นระบบ

สรุป

อุตสาหกรรมรถไฟฟ้าเป็นอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการเติบโตสูงในประเทศไทย เพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยปัญหาหลักของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าในประเทศไทยคือ ระบบคมนาคมที่ไม่บูรณาการ ภาครัฐไม่ต้องการรับความเสี่ยงของโครงการ และขาดการพัฒนาโครงการ TOD ที่เหมาะสม แม้เอกชนจะมีการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ เช่น ปรับลดต้นทุนของโครงการและพัฒนาโครงการ TOD ด้วยตนเองเพื่อเพิ่มผลตอบแทนของโครงการ ภาครัฐยังมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเงื่อนไขต่างๆ เช่น การบูรณาการระบบคมนาคมและการปรับปรุงระบบคมนาคมอื่นๆ โดยเฉพาะ รถเมย์ให้มีความสะดวกสบายยิ่งขึ้น การสนับสนุนการผลิตขบวนรถไฟฟ้าเพื่อลดต้นทุนโครงการ การปรับรูปแบบร่วมลงทุนเพื่อเพิ่มการแข่งขันในอุตสาหกรรม และการปรับปรุงกฎระเบียบการเวนคืนที่ดินเพื่อพัฒนา TOD อย่างยั่งยืน

Source of data: รายงานประจำปีของบริษัทที่เกี่ยวข้อง, Tokyu Corporation, SMC analysis