



61มหาลัยร้อง บิกตูเตอร์องจีน ตั้งศูนย์ไฮสปีด

เกาะติดค่าออกแบบแพ่งเวอร์หมินล.

สภาคณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์
ออกโรงยื่นหนังสือถึง
“บิกตู” ต่อรองจีน ให้ลงทุนศูนย์
ทดสอบวัสดุอุปกรณ์ครบวงจร
ไฮสปีดเทรนในไทย ด้าน “อาคม”
ยันเดินตามกรอบก.ม.ไทย

ต่อหน้า 02

ข่าวต่อ

61มหาลัย

รศ.ดร.คมสัน มาลีสี
ประธานสภาคณบดีคณะ
วิศวกรรมศาสตร์แห่งประ
เทศไทย กล่าวว่า จากการที่
รัฐบาลใช้มาตรา 44 ในการ
เร่งรัดโครงการรถไฟความเร็ว
สูงไทย-จีน ระยะที่ 1 กง
เทพ-นครราชสีมา ให้ก่อสร้าง
อย่างรวดเร็ว นั้น มีหลาย
องค์กร เช่น วสท., สภาวิศวกร
และสภาสถาปนิก ได้เสนอ
แนะให้วิศวกรคนไทยหรือ
ช่างคนไทยมีโอกาสเข้าร่วม
ทำงานกับทีมฝ่ายจีนด้วย
นั้นไม่เพียงพอ ยังมีประเด็น
และมิติของการถ่ายโอน
เทคโนโลยี ซึ่งควรบรรจุใน
สัญญาที่จะลงนามกับจีน
เพื่อหลีกเลี่ยงความล้มเหลว
ของการถ่ายโอนเทคโนโลยี
จากการลงทุนโครงการกว่า
1.79 แสนล้านบาท

ในการประชุม สภา
คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์
แห่งประเทศไทย ซึ่งเป็น
องค์กรที่ประกอบด้วย 61
มหาวิทยาลัยทั่วประเทศ ที่
เปิดสอนคณะวิศวกรรมศาสตร์
มีความเห็นร่วมกันว่าในการ
เจรจาต่อรองกับฝ่ายจีน ต้อง
ให้จีนเข้ามาลงทุนตั้งฐานการ
ทดสอบวัสดุอุปกรณ์ระบบ
รางของรถไฟความเร็วสูงใน
ประเทศไทย โดยให้มหาวิทยาลัย
และอาจารย์ผู้สอนวิชาการ
วิศวกรรมศาสตร์ระบบรางได้
เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของ
กระบวนการดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็น
เป็นการทดสอบโบกี้ ระบบไฟฟ้า
ระบบการขับเคลื่อน ระบบช่วง
ล่างของรถไฟ เป็นต้น แต่เรื่อง
นี้ไม่มีระบุในสัญญาความร่วมมือ
ต้องเจรจาต่อรอง

“เมื่อกระบวนการถ่ายทอด
เทคโนโลยีอยู่ในมหาวิทยาลัยจะ
ก่อให้เกิดการวิจัยต่อยอดเทคโนโลยี
ด้านรถไฟของไทยให้ก้าวหน้า
ขึ้น สามารถสร้างวิศวกรด้าน
ระบบรางเข้าสู่วงการวิชาชีพ อาจ
ทำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน
ต่อประเทศ ที่สำคัญในอนาคต
ไทยเราสามารถซ่อมบำรุงรักษา
รถไฟความเร็วสูงได้เอง ไม่ต้อง
พึ่งต่างชาติ โดยสภาคณบดีคณะ
วิศวกรรมศาสตร์จะทำหนังสือ
สรุปข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลใน
การถ่ายโอนเทคโนโลยี ยื่น
ต่อพล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี ทันทีด้วย”

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
กล่าวว่า โครงการนี้ยังยึดการ
ปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายของ
ไทย ไม่ได้ประเคนให้เงินทั้งหมด

ต้องขอความเห็นจากหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงบประมาณ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
คณะรัฐมนตรี ฯลฯ ก่อนจะเสนอ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณา
เห็นชอบและอนุมัติให้ดำเนินการ

“กรอบวงเงินที่เสนอคือ
1.7 แสนล้านบาท ซึ่งเป็นกรอบ
วงเงินทั้งโครงการ แยกเป็นงาน
โยธางาน 1.4 แสนล้านบาท
ส่วนที่เหลือเป็นงานระบบและ
จัดการรถไฟจำนวน 11 ขบวน
การจัดการที่ฝ่ายจีนจะต้องเข้า
มาให้ความช่วยเหลือ เพราะไทย
ไม่มีความชำนาญด้านรถไฟความเร็ว
สูงจึงต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยี
ตามที่หลายฝ่ายต้องการ”

ทั้งนี้ในส่วนงานโยธานั้น
การประมูลทุกสัญญาเปิด
โอกาสให้บริษัทรับเหมาของไทย
ทั้งหมด ส่วนจีนจะเข้าร่วมกับ
บริษัทของไทยรายไหนนั้นขึ้นอยู่กับ
ความสนใจ ส่วนวัสดุที่จะใช้
ในโครงการนี้ชัดเจนแล้วว่าจะ
เน้นใช้วัสดุที่จัดหาได้ในประเทศ
ไทยยกเว้นขบวนรถและระบบ
อาณัติสัญญาณที่จะต้องจัดหา
จากต่างประเทศ

ด้านแหล่งข่าววงการผู้รับ
เหมา เผยว่า ข้อดีที่รัฐบาลไม่
ได้ยกเว้นในเรื่องการให้มีผู้
สังเกตการณ์หรือไอโอ เข้ามา
ตรวจสอบว่าโครงการมีความ
โปร่งใสหรือไม่ และขณะนี้ไอโอ
140 คน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้าน
ต่างๆ กำลังถกกันหนักถึงข้อได้
เปรียบเสียเปรียบของโครงการนี้
เพื่อประมวลข้อมูลก่อนที่จะแสดง
ท่าทีกันต่อไป ไม่ว่าจะเป็นการ
ถ่ายทอดเทคโนโลยี ซึ่งต้องระบุ
ให้ชัดว่าระดับไหนสูงหรือทั่วไป

“เรื่องวัสดุ อุปกรณ์ เครื่อง
มือ แรงงานจีนอาจจะขนจากลาว
เข้ามา ส่วนผู้รับเหมาไทยคงได้
แค่รับช่วงต่อเท่านั้น อีกทั้งยัง
มีเรื่องค่าออกแบบที่ นายไกร
ตั้งสง่า กรรมการ (วสท.) เคยส่ง
จดหมายถึงนายกฯเมื่อ (2 ก.พ.
60) ว่าทำไมแพงถึงหมื่นล้านบาท
และยังมองว่าการที่รัฐบาลไม่ยกเว้น
ในการตั้งไอโอนั้น ข้อดี ก็เพื่อเป็น
การช่วยตรวจสอบความโปร่งใส
เพื่อป้องกันทุจริต แต่อีกมุมหนึ่งก็
เท่ากับเป็นการฟอกรัฐบาลให้มี
ความชอบธรรมกับโครงการนี้”

โดยผู้สังเกตการณ์หรือ
ไอโอจะเป็นบุคคลภายนอก มีความ
เชี่ยวชาญแต่ละด้าน เป็นอิสระ
ต้องไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครง
การการตั้งไอโอ เป็นไปตามพ.ร.บ.
จัดซื้อจัดจ้างของ กรมบัญชีกลาง
และองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ACT)
จะเป็นผู้เสนอรายชื่อ ■