



เชียร์รถไฟไทย-จีน ชุมพลประโยชน์ร่วม

รัฐ บาลทูบไต่ประกาศชัดเจนต้องสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน สายกรุงเทพฯ-โคราช รวมระยะทาง 252.5 กม. ใช้ดาบอาญาสิทธิ์คือ มาตรา 44 เร่งรัดการทำงาน ให้รวดเร็วจน

รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ใช้งบประมาณสูงถึง 1.79 หมื่นล้านบาท โครงการใหญ่ขนาดนี้ในหมู่นักที่อยู่ในแวดวงระบบราง นักเศรษฐศาสตร์ออกมาทั้งดิง เรื่องให้วิศวกรจีนเข้ามาคุมงาน เทคโนโลยีระบบราง ที่เกรงว่าจีนจะผูกขาด รวมทั้งความคุ้มทุนที่มองว่าอาจไม่มีคนใช้บริการเมื่อเทียบรถไฟรางคู่ที่มีประโยชน์มากกว่า

เวทีเสวนา “รถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน : ประโยชน์ร่วม ที่ต้องเร่งผลักดัน” โดยมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ และสมาคมผู้สื่อข่าวไทย-จีนจัดขึ้น โดยมี ดร.พิชญ์ เจริญมหาสาร ที่ปรึกษา รมว.พาณิชย์ และอดีตที่ปรึกษาการพาณิชย์ประจำกรุงเทพฯ นายประภัศร์ จงสงวน อดีตผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และอดีตผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ

ดร.เกียรติอนันต์ ล้วนแก้ว ผู้ช่วยรองอธิการบดีสายงานวิจัย ม.ธุรกิจบัณฑิตย์ ร่วมแลกเปลี่ยนมุมมองในวงเสวนา

ดร.พิชญ์ ให้ความเห็นถึงคำถามที่หลายคนสงสัยว่าทำไมต้องเป็นรถไฟความเร็วสูงจีนว่าตั้งแต่จีนเริ่มมีเงินทุนซื้อสินค้า ซื่อเทคโนโลยีระดับโลกเข้ามาในประเทศ เป็นสิ่ง



ที่ดีที่สุดของหลายประเทศจีนได้พัฒนาเทคโนโลยีของตัวเองทุกวันนี้ถือว่ารวดเร็วไปมาก เป็นเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับของไทยนั้น หากเปรียบเทียบกันจีนยังถือว่าเรายังล้าหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจีนทิ้งห่างไทยแบบไม่เห็นฝุ่น ฉะนั้นเมื่อขาดความพร้อมในการ



รับถ่ายทอดเทคโนโลยี จึงต้องพึ่งพาจีนอย่างแน่นนอน
“อย่างไรก็ดีผมอยากให้ปรับมุมมองที่มีต่อจีนเสียใหม่ กับข้อสงสัยที่ว่า ทำไมรัฐบาลต้องเลือกจีนผมมองว่าไม่ใช่เรื่องที่ต้องนำกังวลเลย แต่สิ่งที่อยากจะฝากคือทุกครั้งที่มีการเจรจาเรื่องรถไฟไทย-จีน ตัวแทนที่จะไปคุยควรมีหลักฐาฐูเราเป็นอย่างดี”

ขณะที่ นายประภัสร์ มีมุมมองว่า ในแง่การเชื่อมต่อกับประเทศอาเซียนและประเทศจีน ถ้าจะให้ได้ประโยชน์สูงสุดไทยควรเลือกรถไฟจากจีนเพราะทุกวันนี้เรื่องคุณภาพและความปลอดภัยจีนไม่ได้มีข้อบกพร่องชาติใด จีนเป็นประเทศเดียวในโลกที่ทำรถไฟความเร็วสูงระยะทางกว่าหมื่น กม.

มากที่สุดในโลกก็ว่าได้ ขณะที่ประเทศอื่นมีระยะทางไม่มากเมื่อมีความเชี่ยวชาญการเดินทางนั้นการพัฒนาโครงการในไทยเชื่อมต่อเส้นทางกับจีนเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ส่วนด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยี มองว่าไม่ใช่ปัญหา

“ในอดีตโครงการรถไฟใต้ดินของไทยก็ไม่เคยมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเช่นกันแต่สามารถเรียนรู้กันได้”

อดีตผู้ว่าการ รฟท. ได้ฝากถึงรัฐบาลว่า ควรเปิดเผยข้อมูลจริง ๆ ให้ประชาชนได้รับรู้ เชื่อว่าประชาชนจะสนับสนุนจึงต้องชี้แจงให้ชัดเจน ที่สำคัญสถาบันการศึกษาจะได้เตรียมพัฒนาหลักสูตรได้ถูกต้องรองรับสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้น

และให้สนับสนุนส่งบุคลากรไปเรียนรู้เทคโนโลยีจากจีนตั้งแต่วันนี้ ทำงานไปด้วยเรียนไปด้วยเพื่อนำสิ่งที่ได้นำมาต่อยอดในไทย

ด้าน ดร.เกียรติอนันต์ มองว่า ขณะนี้เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงจากจีนมีความก้าวหน้าไปมากเราอาจไม่ต้องใช้สิ่งที่ดีที่สุด แต่ใช้สิ่งที่เหมาะกับประเทศเรามากที่สุด เทคโนโลยีของจีนน่าจะเหมาะสมที่สุดแต่บางส่วนอาจต้องปรับให้เหมาะสม โดยเฉพาะเรื่องของการขึ้นในอากาศ สภาพอากาศของประเทศ เรื่องเชิงเทคนิค

ต่าง ๆ แต่ในแง่ความเชี่ยวชาญของจีนถืออยู่ในระดับแนวหน้าของโลกแล้วที่สำคัญคุณภาพต้องได้ตามที่ตกลงกันไว้ในราคาค่าต้นทุนที่เหมาะสม

ดร.เกียรติอนันต์ กล่าวทิ้งท้ายด้วยว่า ไม่ว่าจะซื้อรถไฟความเร็วสูงจากที่ไหน จะจากจีน เยอรมนี ฝรั่งเศส หรือญี่ปุ่น การถ่ายทอดเทคโนโลยีเป็นสิ่งที่กังวลทั้งนั้น เพราะไทยยังไม่พร้อมในการเตรียมรับมือกับการพัฒนารูปแบบดังกล่าว ฉะนั้นการฝึกฝนให้เกิดความพร้อมจึงมีความสำคัญ หากไทยวางแผนอย่างชัดเจนเตรียมตัวดีก็น่าจะเชื่อว่าจะดูดซับเทคโนโลยีจากจีนได้

เวทีเสวนา “รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน : ประโยชน์ร่วม ที่ต้องเร่งผลักดัน” ชูสุดแขนเชียร์จีนสร้างรถไฟความเร็วสูง...สะกิดสังคมมองแง่บวกของจีน.