



โฆษณา



อุดรธานี สุ กรุงเทพฯ
THB 541

จอ

ข่าวทั่วไป

อื่นๆ

สังคม



ความคิด

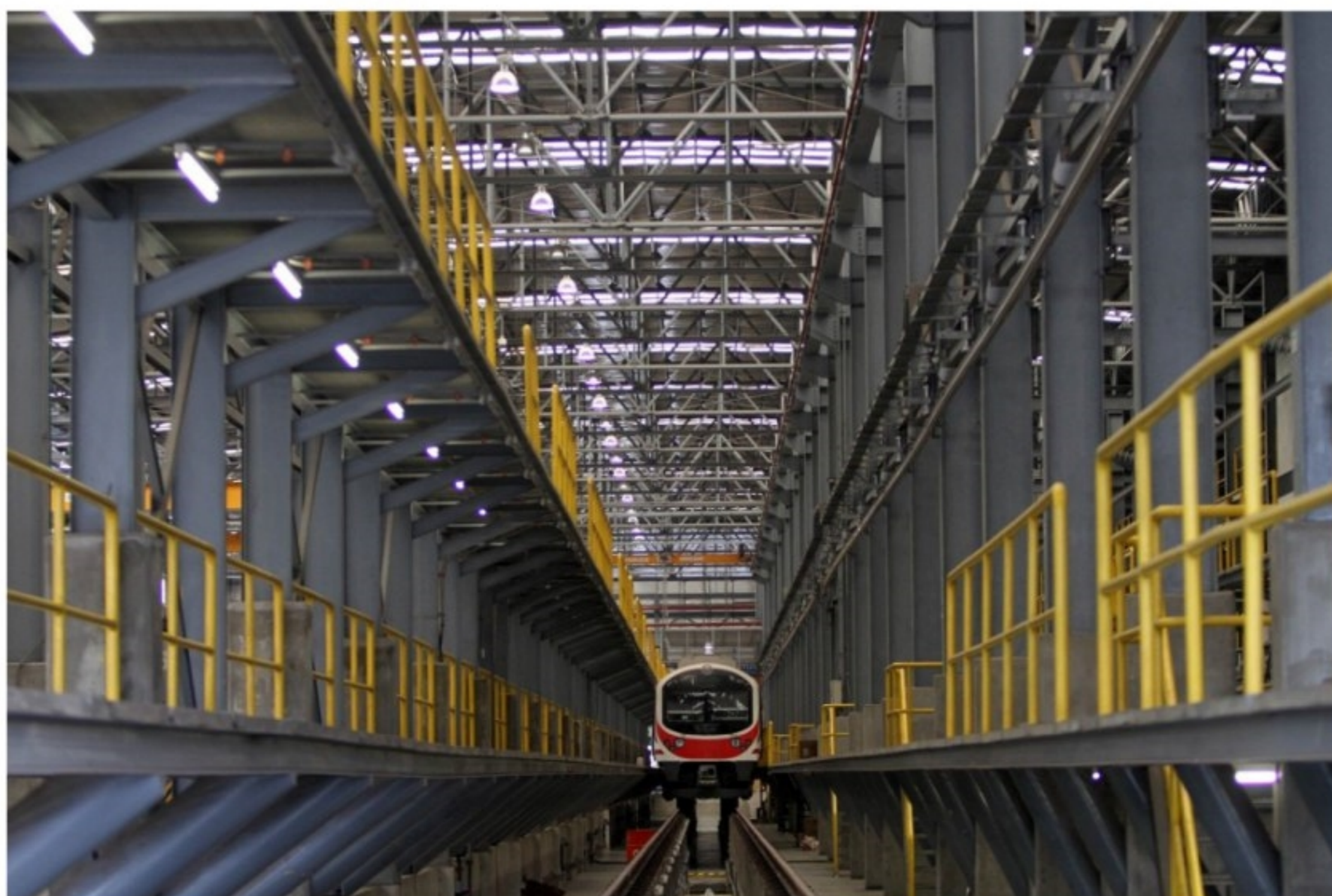
ถอดรหัสการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบขนส่งทางรางในประเทศไทย

วันที่ 04 พ.ย. 2561 เวลา 13:45 น.

1



0



วิเคราะห์3ประเด็นระบบขนส่งทางรางในประเทศไทย การพัฒนาเส้นทางใหม่-ต่อยอดเส้นทางเดิม-พัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง

โดย...ผศ.ดร.ประมวล สุธีจารุวัฒน์ ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รอบสัปดาห์ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมให้ข่าวที่น่าสนใจเกี่ยวกับระบบขนส่งทางรางของไทยหลายประการ ผู้เขียนขอจำแนกออกเป็น 3 ประเด็นหลัก เพื่อ

มาชวนวิเคราะห์กันในวันนี้ คือ ประเด็นการพัฒนาเส้นทางใหม่ ประเด็นการปรับปรุงพัฒนาต่อยอดเส้นทางเดิม และประเด็นการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทย

ประเด็นแรก ไพรินทร์ ชูโชติถาวร รมช.คมนาคม เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคมมีแผนลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมอาเซียนรวม 8 เส้นทาง มูลค่ามากกว่า 1 ล้านล้านบาท ระยะทางรวม 2,800 กิโลเมตร (กม.) ประกอบด้วย (1) รถไฟความเร็วสูงเชื่อม สปป.ลาว-จีนตอนใต้ เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 600 กม. (2) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมอีอีซีและกัมพูชา เส้นทางกรุงเทพฯ-สนามบินอู่ตะเภา และเฟส 2 ช่วงอู่ตะเภา-ระยอง ระยะทาง 400 กม. (3) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมมาเลเซีย เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน-สุราษฎร์ธานี และเฟส 2 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 1,100 กม. (4) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 700 กม.

ในประเด็นนี้เรื่องที่จะต้องทำความเข้าใจกันคงเป็นเรื่องประโยชน์ในการใช้งาน จำนวนผู้โดยสาร มูลค่าการลงทุน การประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ รูปแบบการลงทุน ตลอดจนแผนการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ "ระบบนิเวศทางธุรกิจ" หรือ "Ecosystem" เพื่อให้ทุกโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศไทย

อย่างไรก็ดี จนถึงปัจจุบันสถานะของแต่ละโครงการก็ยังมีคำถาม มีประเด็นที่ต้องศึกษา และยังอยู่ในระหว่างการเดินหน้าไป ซึ่งบทความในตอนนี้อยู่จะขอละไว้ยังไม่กล่าวถึง

ประเด็นที่สอง ท่าน รมช.ยังกล่าวถึงการพัฒนายกระดับรถไฟดั้งเดิมของ รฟท. ใน 2 ระดับ คือ ระดับแรกเป็นการผลักดันพัฒนาให้ระบบรางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศกลุ่มซีแอลเอ็มวีให้สามารถเดินรถทะลุถึงกันได้ เพื่อรองรับนโยบายเส้นทางสายใหม่ใหม่ แบ่งเป็น (1) การเดินรถไฟเชื่อมต่อหนองคาย-เวียงจันทน์เข้า

สปป.ลาว เพราะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้ายุทธศาสตร์ สายไหมของจีนเชื่อมยูนนาน-สปป.ลาว-หนองคาย-อีอีซี-ท่าเรือแหลมฉบัง (2) เส้นทางรถไฟสาย อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ ซึ่งจะเปิดเดินรถไฟ ในอีก 2 เดือนข้างหน้า (3) การต่อขยายเส้นทางรถไฟ เข้าเมียนมา บริเวณด่านชายแดนเจดีย์สามองค์ (4) การพัฒนารถจักรไฟฟ้าขนส่งสินค้าผ่านด่านปาดังเบซาร์ ระดับที่สอง จะเป็นการยกระดับระบบรถไฟดีเซล เดิมเป็นระบบรถไฟฟ้า ผลการศึกษาของ รฟท.และ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) มองว่าเส้นทางอีสานมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาให้ เป็นระบบไฟฟ้ามากที่สุด เพราะเส้นทางดังกล่าวมี ปริมาณจราจรหนาแน่นและเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลม ฉบัง

ประเด็นที่สาม ท่าน รมช. กล่าวว่า ถึงเวลาแล้วที่ ประเทศไทยจะต้องพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางเพื่อ สร้างรายได้นับแสนล้านบาทให้กับประเทศและการกระจายรายได้ฐานราก เนื่องจากประเทศอาเซียนหลาย ประเทศอยู่ระหว่างลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีความต้องการตู้ขบวนรถไฟฟ้าและอะไหล่ด้านราง จำนวนมาก

หลายปีที่ผ่านมาผู้เขียนสนับสนุนการพัฒนาในประเด็น ที่สองและประเด็นที่สามมากกว่าประเด็นแรก เนื่องจาก มีวงเงินลงทุนที่ต่ำกว่าอยู่มากและสามารถตอบโจทย์ การพัฒนาได้ไม่ต่างกันนัก (ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเชื่อม ต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งสินค้า การกระจาย ความเจริญ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี การพัฒนาที่ดิน มีเหตุผลใดที่จำเพาะว่าจะต้องเป็นรถไฟความเร็วสูง เท่านั้นจึงจะทำได้?)

กล่าวคือตัวเลขที่ได้จากสอบถามผู้เชี่ยวชาญในวงการ ประมาณกันว่าถ้าต้องการสร้างรถไฟทางคู่เส้นใหม่ (ไม่ใช่ปรับปรุงจากทางเดี่ยวเดิม) แล้วปรับเป็นระบบ ไฟฟ้า สำหรับระยะทาง 300 กม. จะใช้เงินก่อสร้างเส้นทาง ขึ้นใหม่ราว 150 ล้านบาท/กม. มีค่าปรับเป็นระบบ ไฟฟ้า 100 ล้านบาท/กม.

รวมตัวเลขกลมๆ เป็นเงิน 7.5 หมื่นล้านบาท/ระยะ 300 กม. ราคานี้จะได้ระบบรถไฟฟ้าริงบนทางคู่ด้วย ความเร็วสูงสุด 160 กม./ชั่วโมง อัตราเร็วเฉลี่ย ประมาณ 140 กม./ชั่วโมง ในลักษณะเดียวกับระบบ

ETS ของการรถไฟ KTMB ประเทศมาเลเซีย แปลว่า ส่วนต่างในการทำรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-โคราช ซึ่งใช้วงเงินประมาณ 1.78 แสนล้านบาท เราอาจจะเอามาปรับปรุงรถไฟดีเซลเดิมๆ ของ รฟท.ให้เป็นระบบรถไฟทางคู่แบบไฟฟ้าได้ทั่วประเทศ ซึ่งจะส่งผลไปถึงการยกระดับคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายรถไฟเส้นทางหลักของประเทศซึ่งมีผู้ใช้บริการในปัจจุบันมากกว่า 35 ล้านคน/ปี

สำหรับประเด็นการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทย ต้องเข้าใจว่าการส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางจะมีลักษณะที่ต่างไปจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมอื่นๆ เนื่องจาก "ผู้ซื้อหลักคือรัฐ"

มีตัวอย่างอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ของไทยที่ผู้เขียนมีโอกาสสำรวจภาคสนาม ติดตามศึกษา อุตสาหกรรมนี้อย่างต่อเนื่องมาเกือบสิบปี ตั้งแต่ราวปี 2550 โดยได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และอาจนำมาเป็นกรณีศึกษาเปรียบเทียบกับการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง นั่นคืออุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ทั้งสองอุตสาหกรรมนี้มีลักษณะเหมือนกันอยู่ 2-3 ประการคือ เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อุปสงค์หลักไม่ได้มาจากภาคประชาชนทั่วไป (เอกชนขนาดใหญ่หรือรัฐเท่านั้นเป็นผู้ซื้อ) และต่างต้องการแผนบริหารและพัฒนาอุปสงค์

เมื่อกล่าวถึงอุตสาหกรรมต่อเรือของไทยต้องแยกเป็นอุตสาหกรรมต่อเรือ (ทำรายได้ร้อยละ 5-10 ของอุตสาหกรรม) และอุตสาหกรรมซ่อมเรือ (ทำรายได้ร้อยละ 90-95 ของอุตสาหกรรม) โดยพื้นฐานเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐไทยควรให้การสนับสนุนเนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีห่วงโซ่อุปทานขนาดใหญ่ หากพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือซึ่งอยู่ปลายทางสำเร็จ อุตสาหกรรมต้นน้ำอื่นๆ ก็จะถูกพัฒนาควบคู่ไปด้วย

แต่ปัญหาหลักของอุตสาหกรรมต่อเรือ (ซึ่งผู้เขียนเชื่อว่าจะเกิดกับอุตสาหกรรมระบบรางไม่ต่างกัน) คือ การบริหารอุปสงค์ (Demand) ที่จะป้อนให้กับอุตสาหกรรมผู้เขียนขอแยกกลุ่มเป็นอุปสงค์ภายในประเทศและอุปสงค์จากต่างประเทศ ปัจจุบันอุปสงค์ภายในประเทศมาจากสองกลุ่ม คือ บรรดาเจ้าของเรือและผู้ประกอบการเดินเรือ เช่น เรือขนส่งสินค้าต่างๆ และกลุ่มภาครัฐ

ที่ใช้เรือในภารกิจ เช่น กองทัพเรือ กองบัญชาการ ตำรวจแห่งชาติ กิจการพาณิชย์นาวี เรือตรวจการณ์ต่างๆ เป็นต้น (ถ้าเรายอมรับในคำพูดวาทะไฟของ รพท. เก่ามาก ก็ควรทราบด้วยว่าเรือบรรทุกน้ำมันในอ่าวไทยทุกวันนี้มีกำลังมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีมากขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่ในต่างประเทศมีกลไกบริหารและควบคุมอายุเรือ เพื่อป้องกันอุปสงค์นี้กลับเข้าสู่อุตสาหกรรมภายในประเทศ)

ในขณะที่อุปสงค์ภายนอกประเทศมาจากการต่อสู้ด้วยตัวเองของแต่ละผู้ประกอบการ (การสำรวจปี 2554 พบว่าทั้งประเทศรวมกัน ประเทศไทยต่อเรือให้กับตลาดนานาชาติเพียงร้อยละ 0.19) การขาดแผนบูรณาการความต้องการใช้ (โดยเฉพาะจากภาครัฐ) ไปสู่ภาคการผลิตในประเทศ ก่อให้เกิดปัญหาการขาดโอกาสพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมต่อเรือไทย ในขณะที่เงื่อนไขการส่งเสริมการต่อเรือในประเทศยังไม่จูงใจพอ เจ้าของเรือส่วนใหญ่จึงยังคงนิยมต่อเรือกับผู้ประกอบการในต่างประเทศ (ด้วยเงื่อนไขด้านราคา ระยะเวลาส่งมอบ คุณภาพ และราคาขายต่อ) หรือแม้แต่นำเข้าเรือเก่าจากต่างประเทศมาดัดแปลงปรับปรุงเพื่อใช้งานต่อในประเทศไทย (ซึ่งสัมพันธ์โดยตรงกับอายุเฉลี่ยของเรือที่มากขึ้น)

ถ้าคิดจะพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทย กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรมคงต้องทำงานกันใกล้ชิดกันมากขึ้น เพื่อบริหารอุปสงค์ไปสู่แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรม (มาตรการภาษี และการเงิน งานระบบมาตรฐาน สถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ การพัฒนากำลังคน การควบคุมอายุของรถไฟ) และแผนสร้างศักยภาพผู้ผลิตในประเทศ (ระบบเครือข่ายการทำงาน ระบบความร่วมมือ สมาคมผู้ประกอบการ)

มีเขื่อนนั้นเราก็คงได้เห็นแค่เพียงท่านรัฐมนตรีจากกระทรวงคมนาคมมานั่ง มาพูดเรื่องส่งเสริมอุตสาหกรรมสักที ในขณะที่ท่านรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมไม่ได้รับรู้อะไร

TAGS :