



กัลยา ยืนยง

อนาคตโรงงานผลิตรถไฟ

เป็นที่รับรู้กันว่าขณะนี้รัฐบาลได้มีการสนับสนุนการขนส่งระบบราง ไม่ว่าจะเป็นรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้า และล่าสุดรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมองว่าความต้องการของส่วนประกอบและชิ้นส่วนของรถไฟที่มีความต้องการมากขึ้น เพื่อเป็นการคุมต้นทุนการสั่งซื้อในต่างประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงเล็งเห็นถึงศักยภาพการจัดตั้งโรงงานผลิตในประเทศแทนการสั่งซื้อจากต่างประเทศ

ล่าสุดกระทรวงคมนาคมได้หารือถึงแนวทางการพัฒนาการผลิตระบบขนส่งมวลชนทางรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทยให้เป็นรูปธรรมร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม, กระทรวงการคลัง, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2562 วันที่ 3 ม.ค.ที่ผ่านมา ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมได้ใช้ข้อมูลจากการพัฒนาโครงการระบบรางของกระทรวงคมนาคมไปทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศ

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีรถโดยสารประมาณ 1,183 ตู้ ส่วนรถไฟทุกระบบมีประมาณ 413 ตู้ และคาดการณ์ในอีก 20 ปีข้างหน้าจะมีความต้องการตู้รถไฟไม่น้อยกว่า 1,000 ตู้ ซึ่งข้อมูลอุตสาหกรรมการผลิตรถไฟของไจการระบุว่า จุดคุ้มทุนในการตั้งโรงงานประกอบรถไฟอยู่ที่ 300 ตู้/โรงงาน/ปี

ดังนั้น ภายในปี 2563 การจัดซื้อจัดจ้างระบบขนส่งมวลชนทางรางของภาครัฐทั้งหมดจะกำหนดให้มีการซื้อตู้รถไฟและรถไฟฟ้จากผู้ผลิตในประเทศ หรือบริษัทที่มีแผนจะลงทุนผลิตในประเทศเท่านั้น ภายในปี 2565 จะขยายข้อกำหนดการจัดซื้อจัดจ้างให้มีการส่งมอบตู้รถไฟและรถไฟฟ้จากผู้ผลิตที่มี

การประกอบชิ้นสุดท้ายในประเทศ ภายในปี 2567 การจัดซื้อจัดจ้างจะกำหนดให้ต้องส่งมอบตู้รถไฟและรถไฟฟ้ที่ผลิตในประเทศทั้งหมด โดยใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (Local Content) ไม่น้อยกว่า 40% ของราคาารถไฟและรถไฟฟ้

ทั้งนี้ทั้งนั้น ตั้งแต่ปี 68 การจัดซื้อจัดจ้างจะกำหนดให้ต้องส่งมอบตู้รถไฟและรถไฟฟ้ รวมทั้งระบบอากาศยานที่ผลิตในประเทศทั้งหมด และต้องมีการผลิตชิ้นส่วนหลักที่เป็นสาระสำคัญ ได้แก่ 1.ระบบตัวรถ 2.ระบบช่วงล่างของโครงสร้างตัวรถ และ 3.ระบบขับและควบคุม

ทั้งนี้ จะสรุปข้อมูลเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติ และกำหนดเป็นเงื่อนไขในทีโออาร์เปิดประมูลโครงการรถไฟฟ้ต่อไป ซึ่งคาดว่าจะเริ่มใช้กับโครงการรถไฟฟ้สายสีม่วงใต้ ระบบการเดินรถที่ใช้รูปแบบ PPP และการจัดการรถไฟของ รฟท. ซึ่งการศึกษาพบว่าการผลิตรถไฟทุก 1,000 ตู้จะทำให้เกิดการลงทุนในประเทศไม่น้อยกว่า 500 ล้านบาท/ปี ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ 40% จะลดการนำเข้าได้มูลค่า 18,000 ล้านบาท ประหยัดค่าซ่อมบำรุงและค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศได้ 4,300 ล้านบาท/ปี

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดเมื่อวันที่ 12 มี.ค.ที่ผ่านมา ได้มีมติเห็นชอบร่างกฎกระทรวง รวม 3 ฉบับ ได้แก่ ร่างกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ (ฉบับที่...) พ.ศ.... ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางรางกระทรวงคมนาคม พ.ศ.... และร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่...) พ.ศ.... แล้วรองรับการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง

สำหรับขอบเขตอำนาจของกรมานั้นจะเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) คล้ายกับกรมการขนส่งทางบก ส่งผลให้ รฟท.และ รฟม. รวมถึงบริษัทเอกชนเป็นเพียงผู้ประกอบการ (Operator) ภายใต้กำกับดูแลของรัฐบาล และกฎหมายที่กำหนด ดังนั้น จึงมีอำนาจควบคุมรถไฟทั่วไป รถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูง อาทิ ด้านการวางแผนพัฒนาระบบราง การควบคุมมาตรฐานงานเดินรถและบริการ คาดว่าจะสามารถจัดตั้งได้ภายในเดือนเมษายน 62 นี้

จะเห็นได้ว่าอนาคตแผนการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถไฟจะเป็นโอกาสดีของหลายๆ ฝ่าย สร้างงานสร้างเงิน เพราะว่าล่าสุดจะมีการตั้งโรงงานที่จังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่น หากเป็นอย่างนั้นจริง แน่แน่นอนว่าจะทำให้เกิดการสร้างงานแก่คนในพื้นที่ และที่สำคัญจะทำให้ประเทศของเราเป็นประเทศเดียวใน