

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/- วันที่: อังคาร 3 มีนาคม 2563 ปีที่: 33 ฉบับที่: 11485 หน้า: 6(กลาง) Col.Inch: 95.25 Ad Value: 152,400 PRValue (x3): 457,200 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: 'คลินิก'หนุนเทคโนโลยีเดี่ยว พัฒนาฟีดเดอร์'ไฮสปีด'		



รูปแบบการลงทุนฟีดเดอร์แต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกัน
บางพื้นที่ อปท.มีความพร้อมก็จะดำเนินการพัฒนาเอง

คลินิก แสงสุพรรณ

‘คลินิก’ หนุนเทคโนโลยีเดี่ยว พัฒนาฟีดเดอร์ ‘ไฮสปีด’

● **วัชร ปุษะนาวัน**
กรุงเทพธุรกิจ

การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) เมื่อเปิดให้บริการแล้วจะต้องมีขนส่งระบบรอง (ฟีดเดอร์) เพื่อเชื่อมการขนส่งผู้โดยสารจากสถานีรถไฟความเร็วสูงเข้าไปยังตัวเมือง

คลินิก แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เปิดเผยว่าการพัฒนารถไฟความเร็วสูงอยู่ขั้นตอนที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เตรียมส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด โดยมีพื้นที่ 3 ส่วน คือ

- 1.พื้นที่เวนคืน โดยมีการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่บางส่วนในท้องที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ อ.เมืองฉะเชิงเทรา จ.ฉะเชิงเทรา อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา อ.บางละมุง อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี และอ.บ้านฉาง จ.ระยอง เพื่อดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งมีผลเมื่อเดือน ธ.ค.2562
- 2.พื้นที่บุกรุกที่ ร.ฟ.ท.สำรวจแล้ว มีประมาณ 900 หลังคาเรือน
- 3.พื้นที่ที่มี

สาธารณูปโภคที่คั่งขวางซึ่งหน่วยงานเจ้าของสาธารณสุขกำหนดจุดรื้อย้ายทั้งหมดแล้ว และกำลังเตรียมรื้อย้ายโดยแผนการส่งมอบยังเป็นไปตามสัญญาการร่วมลงทุน

ทั้งนี้ เอกชนคู่สัญญาจะออกแบบแล้วเสร็จเดือน ต.ค.2563 และเริ่มก่อสร้างภายในปี 2564 คาดว่าเปิดบริการรถไฟความเร็วสูงช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ได้ในปี 2567-2568

สำหรับการพัฒนาฟีดเดอร์ที่จะเชื่อมสถานีรถไฟความเร็วสูงเข้าเขตเมือง ขณะนี้อยู่ระหว่างรอความชัดเจนของกำหนดจุดที่ตั้งสถานีรถไฟความเร็วสูงรวมทั้งการศึกษาเส้นทางฟีดเดอร์ของประทรวงคมนาคม ซึ่งจะต้องมีฟีดเดอร์ 5 สถานี คือ 1.สถานีฉะเชิงเทรา 2.สถานีชลบุรี 3.สถานีพญา 4.สถานีศรีราชา 5.สถานีอู่ตะเภา โดยเมื่อมีความชัดเจนเกี่ยวกับจุดที่ตั้งสถานีรถไฟความเร็วสูงแล้วจะทำให้การกำหนดรายละเอียดการพัฒนาฟีดเดอร์ได้ชัดเจนขึ้น

ส่วนรูปแบบการลงทุนจะไม่เหมือนกันในแต่ละพื้นที่ โดยบางพื้นที่ที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) มีความพร้อมก็จะเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาเอง ซึ่งขณะนี้เมืองพญาได้วางแผนพัฒนาโมโนเรลเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟความเร็วสูงพญากับ

ตัวเมืองพญา ใช้รูปแบบเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พีพีพี) และที่ผ่านมาได้เริ่มเปิดรับฟังความเห็นจากชุมชนแล้วเมื่อเดือน ธ.ค.2562 โดยมีเอกชนบางรายสนใจร่วมลงทุนพัฒนาฟีดเดอร์เส้นนี้

“รูปแบบของเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่จะนำมาพัฒนาฟีดเดอร์ในแต่ละพื้นที่ควรเป็นเทคโนโลยีเดียวกัน เพื่อเป็นการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการตั้งโรงงานผลิตรถไฟฟ้าในไทย ซึ่งเป็นการลงทุนที่ภาครัฐให้การสนับสนุน”

ในขณะที่การพัฒนาฟีดเดอร์จากสถานีรถไฟความเร็วสูงอู่ตะเภาเข้าตัวเมืองระยองระยะทาง 20-30 กิโลเมตร อาจจะใช้โมโนเรลเหมือนกับสถานีรถไฟความเร็วสูงพญาซึ่งที่ผ่านมามีการศึกษาความเป็นไปได้และกำหนดสถานีโมโนเรล 4 สถานี ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาพื้นที่ตามสถานีโมโนเรลด้วย

ทั้งนี้ การพัฒนาฟีดเดอร์ประเมินว่าจะใช้งบประมาณไม่มาก เพราะเทคโนโลยีการก่อสร้างรถไฟมีความก้าวหน้ามาก ในขณะที่การพัฒนาฟีดเดอร์เชื่อมสถานีรถไฟความเร็วสูงในช่วงที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐมีการกำหนดทั้งโมโนเรล รถไฟฟ้างานเบาระดับพื้นดิน (แตรม) และรถเมล์

วีระชัย ตรีพรเจริญ ประธานคลัสเตอร์อุตสาหกรรมระบบราง สมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทยกล่าวว่าการที่รัฐบาลมีแผนที่จะส่งเสริมให้ระบบพีดีเออร์ หรือรถไฟฟ้ารางเบาที่เชื่อมต่อจากระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ใช้มาตรฐานเดียวกันเพื่อให้เกิดการใช้ชิ้นส่วนระบบรางที่ผลิตภายในประเทศ ส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบรางของไทยให้เติบโตเป็นเรื่องที่ดี

แต่ปัญหาหลักในการประมูลงานต่างๆ จะต้องไม่เน้นในเรื่องราคาต่ำเพียงอย่างเดียว เพราะชิ้นส่วนระบบรางของประเทศจีนมีราคาต่ำมากเพราะโครงข่ายระบบรางของจีนใหญ่โตมาก ทำให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนมีต้นทุนต่ำหน่วยต่ำ ซึ่งหากการประมูลเน้นในเรื่องราคาผู้ผลิตไทยก็เข้าถึงได้ยาก ดังนั้นควรจะใช้หลักเกณฑ์ในเรื่องมาตรฐานเดียวกันจะดีกว่า

“การที่รัฐบาลจะส่งเสริมให้ระบบพีดีเออร์ใช้ระบบเดียวกัน จะทำให้มีปริมาณชิ้นส่วนระบบรางในมาตรฐานเดียวกัน มีจำนวนมากขึ้นจนเพียงพอที่จะตั้งโรงงานผลิตภายในประเทศ”

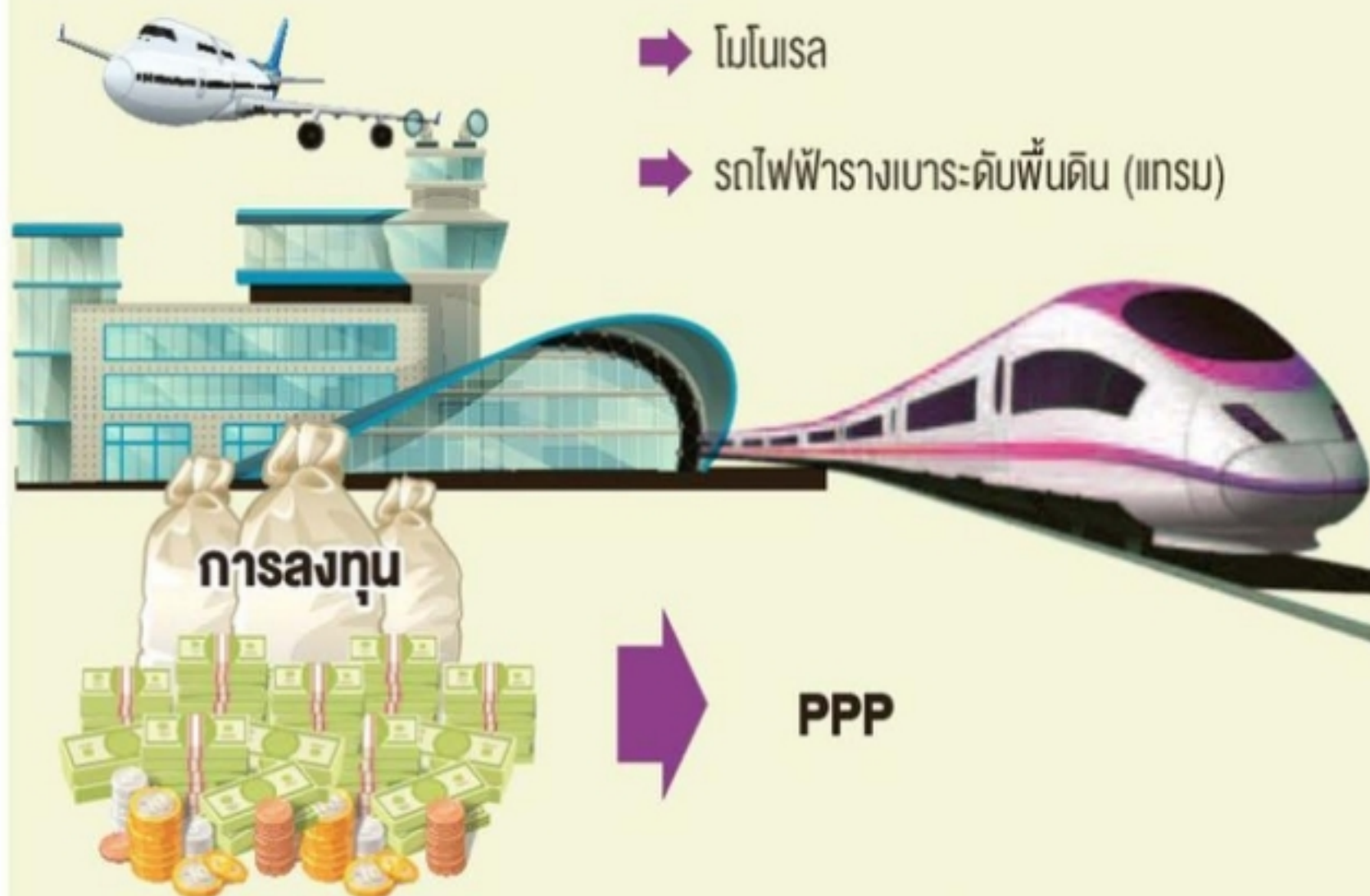
แต่ทั้งนี้จีนก็ยังมีการผลิตมากกว่าไทยกว่า 10 เท่าตัว ซึ่งทำให้ผู้ผลิตชาวไทยสู้ในเรื่องราคาได้ลำบาก ดังนั้นรัฐบาลควรกำหนดมาตรการอื่นแทนการประมูลด้วยราคา เพื่อเปิดโอกาสให้ชิ้นส่วนระบบรางของไทยเข้าสู่ตลาดได้ง่ายขึ้น

นอกจากนี้การที่รัฐบาลมีเป้าหมายจะให้ระบบรางใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศให้ได้ถึง 50-60% ภายในเวลาที่รวดเร็ว เพื่อให้ผู้ผลิตชาวไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการผลิตชิ้นส่วนที่สำคัญและมีราคาสูง ซึ่งมองว่ามาตรการนี้จะส่งผลลบกับอุตสาหกรรมระบบรางมากกว่าประโยชน์ เนื่องจากชิ้นส่วนรถไฟฟ้าและรถไฟบางส่วนจะเกี่ยวข้องกับชีวิตของผู้ผลิตจึงต้องมีประสบการณ์และมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูง

รวมทั้งหากเร่งให้ผู้ผลิตไทยผลิตในชิ้นส่วนเหล่านี้ หากเกิดอุบัติเหตุ ก็จะส่งผลกระทบต่อภาพพจน์ชิ้นส่วนที่ผลิตในไทยอย่างรุนแรง และกระทบต่ออุตสาหกรรมระบบรางของไทยในอนาคต บริษัทต่างชาติอาจยกเป็นข้ออ้างไม่ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในไทย

ดังนั้น จึงมองว่าควรจะทยอย

รูปแบบพีดีเออร์เชื่อมชุมชน-สถานีรถไฟความเร็วสูง



ข้อเสนอสมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทยพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง

ร่างมาตรฐานชิ้นส่วนและ อุปกรณ์ระบบราง

- ปัจจุบันไทยมีผู้ให้บริการรถไฟฟ้าหลายราย
- ใช้รถไฟฟ้าที่ผลิตจากยุโรป จีน ญี่ปุ่น
- มาตรฐานฯ จะสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย

รัฐลงทุนศูนย์ทดสอบชิ้นส่วนระบบราง

- ไทยยังไม่มีห้องทดสอบชิ้นส่วนขนาดใหญ่

TOR โครงการระบบราง

ระบุใช้ชิ้นส่วนในประเทศละเอียดยื่น

- ปัจจุบันมีเฉพาะงานก่อสร้างหมอนคอนกรีตที่ได้ประโยชน์

รัฐกำหนดเงื่อนไข

การลงทุนระบบรางให้ตั้งโรงงานประกอบในไทย

- สนับสนุนการถ่ายทอดเทคโนโลยี

ที่มา : สมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

ส่งเสริม เพิ่มสัดส่วนผู้ผลิตชาวไทยแบบค่อยเป็นค่อยไปภายใน 2 ปีแรก อาจกำหนดสัดส่วนประมาณชิ้นส่วนภายในประเทศ 10-20% ก่อนเมื่อมีความเชี่ยวชาญก็ทยอยไปผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อน และ มีมาตรฐานสูงขึ้น