



โมเดลอุตสาหกรรม 'อีอีซี'
หนุนพัฒนา 'ไฮสปีด-ทางคู่'
> 10

โมเดลอุตสาหกรรม 'อีอีซี' หนุนพัฒนา 'ไฮสปีด-ทางคู่'

● นครินทร์ ศรีเลิศ
บรรณาธิการ
กรุงเทพธุรกิจ

การพัฒนาโครงข่ายในประเทศขยายตัวมากขึ้นทั้งรถไฟไฟฟ้า รถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ซึ่งผู้ประกอบการไทยสามารถพัฒนาเพื่อเข้าสู่อุตสาหกรรมระบบรางได้โดยเฉพาะการวางแผนการเดินทางและซ่อมบำรุง การก่อสร้างและงานระบบและการบริหารจัดการขนส่ง

คณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เปิดเผยว่า สกพอ. ได้เตรียมแผนพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งอุตสาหกรรมใหม่ที่มีความน่าสนใจคือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบราง โดยจะมีการส่งเสริมให้เชื่อมโยงกับการพัฒนา "โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน" (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) และการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ในประเทศไทยที่กำลังมีการขยายเส้นทางเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการลงทุระบบรางของภูมิภาคได้ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการทำงานร่วมกับ อิตาลี และสหภาพยุโรป (EU) ในการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ในประเทศไทย ซึ่งจะสามารถรองรับแรงงานและอุตสาหกรรมบางส่วนจากภาคยานยนต์สันดาป และชิ้นส่วนยานยนต์แบบเดิมที่ต้องมีการปรับตัวเมื่อการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (อีวี) ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ต้องเตรียมความพร้อมให้กับภาคยานยนต์ของไทยด้วย

รายงานข่าวระบุว่าบริษัทรถไฟความเร็วสูง

สายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด ที่ได้รับสิทธิพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) ได้กำหนดพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ที่จะมาร่วมพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง คือ Ferrovie dello Stato Italiane จากประเทศอิตาลีซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจบริการรถไฟในประเทศอิตาลีรวมทั้งดำเนินธุรกิจเป็นที่ปรึกษาและบริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงในหลายประเทศ เช่น สหรัฐฯ ได้ทันที

พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ รองอธิบดีกรมขนส่งทางราง (ขร.) เปิดเผยว่าปัจจุบันรัฐบาลได้มีนโยบายให้ผลักดันอุตสาหกรรมระบบรางให้เกิดการพัฒนาในไทย โดยมีเป้าหมายภายใน 5 ปีไทยจะเป็นประเทศในอาเซียนที่มีการประกอบชิ้นส่วนระบบราง เป็นฝีมือคนไทยในการผลิตและประกอบรถไฟ และรถไฟไฟฟ้าเองได้เพื่อตอบสนองต่อความต้องการในอุตสาหกรรมซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการผลักดันระบบขนส่งทางรางให้เป็น 30% ของการขนส่งในประเทศ

"ตอนนี้กรม ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบขนส่งทางราง ได้เป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันให้มีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อเป็นองค์กรแรกในการเริ่มผลิตชิ้นส่วนและนำร่องนำชิ้นส่วนมาประกอบในไทย 100% ซึ่งจะต้องทำให้สำเร็จภายใน 5 ปีนับจากนี้"

อย่างไรก็ดี อีกหนึ่งส่วนผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรมระบบรางในไทย นอกจากการศึกษวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีแล้ว กระทรวงคมนาคมยังมีนโยบายกำหนดในการจัดซื้อจัดจ้างระบบรางหลังจากนี้ โดยขอให้ทุกสัญญาการจัดซื้อจัดจ้างมีการพิจารณากำหนดนำชิ้นส่วนหรือการมีส่วนร่วมจากผู้ผลิตหรือ

ซัพพลายเออร์ในไทย เช่น กำหนดจัดซื้อชิ้นส่วนขนาดเล็ก น็อต หรือยางล้อ ที่ไทยมีศักยภาพในการผลิตมาเป็นส่วนประกอบ

รวมทั้งปัจจุบันมีเอกชนที่กำหนดเงื่อนไขจัดซื้อจัดจ้างหาชิ้นส่วนที่ผลิตในไทยมาเป็นส่วนประกอบรถไฟหรือรถไฟฟ้าแล้ว เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส มีการกำหนดจัดหาส่วนประกอบรถไฟสายสีชมพูและสายสีเหลือง โดยระบุให้บริษัทบอมบาร์ดิเออร์ ผู้รับผิดชอบงานระบบรถไฟฟ้านำชิ้นส่วนล้อมาจากซัพพลายเออร์ในไทยมาเป็นส่วนประกอบ และถ่ายทอดเทคโนโลยีให้คนไทย เพื่อเป็นการเริ่มต้นพัฒนาขีดความสามารถของอุตสาหกรรมระบบรางในไทย

"ตอนนี้ไทยเรามีความพร้อมเรื่องการผลิตชิ้นอุตสาหกรรมระบบรางอยู่แล้ว เรามีซัพพลายเออร์ที่ผลิตชิ้นส่วนทางรางอยู่ประมาณ 200 แห่ง แต่เป็นการผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็ก ตอนนี้เราต้องพัฒนาให้เริ่มมีการซ่อมระบบราง และต่อยอดไปถึงการผลิตของที่ซ่อม เริ่มนำเข้าชิ้นส่วนมาประกอบและผลิตชิ้นส่วนเพื่อประกอบเอง ส่วนเรื่องบุคลากรปัจจุบันเราก็มีพร้อมบุคลากรจบใหม่ที่มีความรู้เรื่องวิศวกรรมระบบรางจากสถาบันในไทยรวมกว่า 20 แห่ง"

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมเผยว่าสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดตั้งผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณให้แก่สถาบันและการสรรหาเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติงาน โดยสถาบันเทคโนโลยีระบบรางตั้งขึ้นเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ วิจัยและพัฒนา

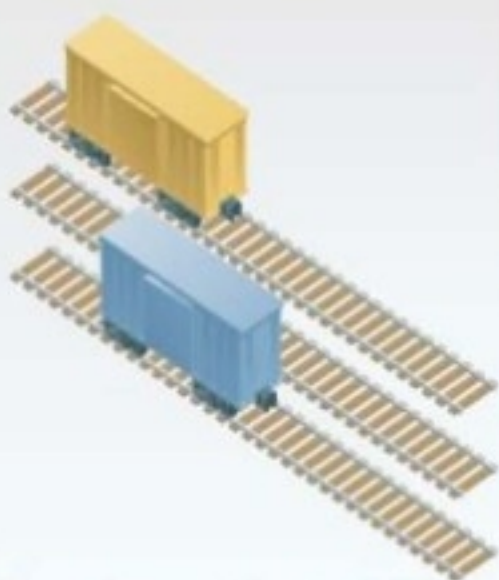
ศักยภาพอุตสาหกรรมขนส่งระบบรางของไทย

ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีศักยภาพ

งานโยธาและ

ระบบอาณัติสัญญาณ

85 ราย



งานขบวนรถไฟ

• โครงสร้างตู้รถและตู้โดยสาร (เหล็กและโลหะ)

23 ราย

• ระบบช่วงล่าง

21 ราย

• อุปกรณ์ตกแต่งและ สิ่งอำนวยความสะดวก

35 ราย

ที่ตั้งบริษัท/โรงงาน

ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและไฟฟ้าฯ เดิม

* ภาคกลาง

กรุงเทพฯ ปทุมธานี สมุทรปราการ นครปฐม สมุทรสาคร นครปฐม สระบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา

* EEC

ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง

ศักยภาพอุตสาหกรรมขนส่งระบบรางของไทย

สัดส่วนการผลิต/สัดส่วนมูลค่างาน (กรณีรถไฟไทยโดยเฉลี่ย ทางยกระดับและทางใต้ดิน)

● ดำเนินการโดยผู้ประกอบการ/ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ

● ดำเนินการโดยผู้ประกอบการ/ผู้เชี่ยวชาญในประเทศ



ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ

น้อย

แนวโน้มในการพัฒนา ศักยภาพผู้ประกอบการไทย

บุคลากรไทยทำเกือบทั้งหมด ยกเว้น เทคโนโลยีการออกแบบ



การก่อสร้างและงานระบบ

ปานกลาง

ไทยทำได้ 70% นอกนั้น ยังซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศ



การวางแผนการเดินรถและซ่อมบำรุง

มาก

ไทยทำได้ในส่วนแรงงาน ฟังเทคโนโลยีต่างประเทศ 70%



การบริหารจัดการขนส่ง

-

ไทยทำได้ 100% เป็นการสร้างงานและรายได้

ที่มา : รายงานการศึกษาโครงการแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้ามหานคร (ระยะที่ 2)

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ 21/7/2564



การพัฒนาอุตสาหกรรมรางภายในประเทศ จะรองรับบางส่วนของยานยนต์ที่เปลี่ยนไปผลิตอีวี
กณิศ แสงสุพรรณ

เทคโนโลยีระบบราง สร้างความร่วมมือกับองค์กรทั้งในและต่างประเทศในการพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง

รวมทั้งพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง และจัดทำฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบราง เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติและการสนับสนุนอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศอย่างแท้จริง มีเป้าหมายเร่งด่วน คือ การวิจัยชิ้นส่วนในระบบรางเพื่อให้สามารถผลิตรถไฟในประเทศ ได้ตามนโยบาย Thai First

อย่างไรก็ดี เป้าหมายของการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง เบื้องต้นประเมินว่า หากมีการลงทุนเพื่อรองรับการพัฒนารถไฟและรถไฟฟ้า 1,000 ตู้ จะก่อให้เกิดการลงทุนขั้นต่ำกว่า 500 บาทไทยจะซื้อรถไฟได้ในราคาลดลงราว 2,800 ล้านบาท เกิดการจ้างงานกว่า 2,000 คน และหากมีการพัฒนาชิ้นส่วนในประเทศ จะสร้างมูลค่าเพิ่มอีก 7,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ เป้าหมายของรัฐบาลต่อการผลักดันอุตสาหกรรมระบบรางในไทย กำหนดไว้ว่า ภายในปี 2565 จะส่งมอบตู้รถไฟและรถไฟฟ้าที่ประกอบขึ้นสุดท้ายในไทย เพื่อผลักดันให้เกิดการประกอบขึ้นส่วนในประเทศมากที่สุด

หลังจากนั้นในปี 2567 ต้องส่งมอบตู้รถไฟและรถไฟฟ้าที่ผลิตในไทยทั้งหมด โดยต้องใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่น้อยกว่า 40% ของราคาตู้รถไฟและรถไฟฟ้า และในปี 2568 ต้องส่งมอบเฉพาะตู้รถไฟและระบบอาณัติสัญญาณต้องผลิตในไทยทั้งหมด และต้องมีการผลิตชิ้นส่วนหลักที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ระบบตัวรถ ระบบช่วงล่าง ระบบขับและควบคุม เป็นต้น