



กรุงเทพธุรกิจ

Smart EEC

● จริพร จาตุรสุกุล

ประธานคณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
กลุ่มบริษัทดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

ถอดบทเรียน... รถไฟความเร็วสูง



เมื่อพูดถึง
เมกะโปรเจกต์ของ
ประเทศไทยโครงการ
สำคัญอันดับต้นๆ

ที่หลายท่านนึกถึงย่อมหนีไม่พ้น
โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย
และโครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน โดยทุกวันนี้ก็มี
หลายประเทศเป็นเจ้าของและครอบครอง
เทคโนโลยีการผลิตรถไฟความเร็วสูง
หรือ High-Speed Rail (HSR) ดังกล่าว
อย่างไรก็ตาม ตำแหน่งประเทศ
ผู้นำอุตสาหกรรมที่มีการวางแผนสร้าง
โมเดลธุรกิจและผลักดันให้อุตสาหกรรม
รถไฟความเร็วสูงเติบโตอย่างรวดเร็วจน
สามารถกลายเป็นต้นแบบของการนำ
เทคโนโลยี HSR มาใช้เพื่อการพัฒนา
ทางเศรษฐกิจและสังคมก็ต้องยกให้
ประเทศมหาอำนาจอย่างจีนนั่นเอง

จากการเปิดเผยข้อมูลของ
ทางการเงิน ปัจจุบันประเทศจีนมีสถานี
รถไฟความเร็วสูงกว่า 425 สถานีกระจาย
อยู่ทั่วประเทศและครอบคลุมเชื่อมต่อกับ
มหานครที่มีประชากรอาศัยมากกว่า
5 ล้านคนถึง 28 แห่ง **รถไฟความเร็วสูง**
จึงมีบทบาทอย่างมากต่อการพัฒนา
ทางสังคมของจีนในทศวรรษที่ผ่านมา
ทั้งด้านการกระจายความเป็นเมือง
(Urbanization) การเป็นทางเลือก
ของการเดินทาง/การขนส่งสินค้าระหว่าง

ภูมิภาคต่างๆ ทั้งแนวดิ่ง (Vertical)
และแนวนอน (Horizontal)
ที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยง และ
ต้นทุนต่ำ ตลอดจนบทบาทการส่งเสริม
อุตสาหกรรมรอง อาทิ อุตสาหกรรม
การท่องเที่ยวของจีน เป็นต้น

นอกเหนือจากการให้บริการ
ภายในประเทศแล้ว เป้าหมายการ
พัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของจีน
ยังรวมถึงยุทธศาสตร์การส่งออก
เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงผ่าน
โครงการสำคัญอย่าง Belt and Road
Initiatives ทั้งเส้นทางยุโรป-เอเชีย
ที่เชื่อมประเทศจีนเข้ากับทวีปยุโรป
ผ่านประเทศรัสเซียและเยอรมนี และ
เส้นทางคุนหมิง-สิงคโปร์ที่เริ่มต้นจาก
เมืองคุนหมิงของจีน ผ่านเวียงจันทน์
ของลาว มายังจ.หนองคายและเชื่อมต่อไป
ภาคใต้ของไทยผ่านกัวลาลัมเปอร์
ของมาเลเซียเพื่อเข้าสู่ประเทศสิงคโปร์
อีกด้วย

เราจึงสามารถถอดบทเรียน
ความสำเร็จของจีนทั้งด้านการพัฒนา
ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีส่วนช่วย
ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากร
และด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่
ที่มีส่วนช่วยผลักดันเศรษฐกิจของ
ประเทศในระยะยาวที่เกิดขึ้นจาก
ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและ
เอกชนบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์
ที่ภาครัฐเป็นผู้สนับสนุนด้านนโยบาย

และงบประมาณเพื่อส่งเสริมให้เกิด
กระบวนการถ่ายทอดเทคโนโลยีจาก
ต่างชาติให้กับภาคเอกชน ตลอดจน
การที่ภาครัฐเป็นผู้ส่งเสริมให้มีการ
ประยุกต์ใช้และผสมผสานเทคโนโลยี
สมัยใหม่จากต่างประเทศเข้ากับ
เทคโนโลยีเดิมที่ผลิตได้ภายในประเทศ
เพื่อยกระดับขีดความสามารถของ
ภาคอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี

เนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่
บนจุดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้และเป็นส่วนสำคัญ
ของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงตาม
ยุทธศาสตร์ BRIs รวมถึงปัจจุบันรัฐบาล
ก็มีแผนการพัฒนาเส้นทางและระบบ
รถไฟทั่วประเทศ **ช่วงเวลานี้จึงเป็น**
ช่วงเวลาเหมาะสมที่ประเทศไทยจะ
หันกลับมาวางนโยบายการพัฒนา
อุตสาหกรรมรถไฟความเร็วสูงควบคู่
ไปกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน
โดยอาจพิจารณาถอดบทเรียนการ
พัฒนาของประเทศจีนแล้วนำมาปรับให้
เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย

ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายเขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
ก็อยู่ระหว่างการจัดเตรียมแผน
พัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางสำหรับ
โครงการ EEC ที่จะเชื่อมโยงเข้ากับการ
พัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบินและการพัฒนาระบบ
รถไฟทางคู่ในประเทศไทยที่กำลังมีการ
ขยายเส้นทางเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

ผู้เขียนก็ขอเน้นอีกครั้งว่าเมื่อ
โอกาสดีมาถึงตรงหน้าแล้วก็เป็นหน้าที่
ของทุกภาคส่วนที่ต้องร่วมแรงร่วมใจ
ช่วยกันไขว่คว้าเอาไว้ เพราะครั้งนี้
นับเป็นโอกาสหาได้ยากของการพัฒนา
ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะมี
ส่วนช่วยให้ประเทศไทยสามารถ
คงความได้เปรียบท่ามกลางการแข่งขัน
ในยุคศตวรรษที่ 21 ที่เดียว