

ส่องโอกาสธุรกิจไทยจากโครงการรถไฟความเร็วสูง

ดร.สุปรีย์ ศรีสำราญ

ในช่วงปีที่ผ่านมา ข่าวการลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงกลับมาเป็นประเด็นร้อนที่สังคมให้การจับตามองอีกครั้ง ไม่ว่าจะเป็นโครงการที่ไทยจะร่วมลงทุนกับประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น หรือเอกชนไทยเอง แต่โครงการที่เป็นรูปธรรมที่สุดเห็นจะเป็นโครงการที่รัฐบาลไทยได้ลงบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับรัฐบาลจีนเมื่อปลายปี 2014 ที่ผ่านมาในการให้ความร่วมมือพัฒนาก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาด 1.435 เมตร จำนวน 2 เส้นทาง ความยาวรวมกันประมาณ 870 กิโลเมตรผ่านจุดยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญไม่ว่าจะเป็นช่วงหนองคาย-แก่งค้อ-มาบตาพุด ซึ่งเชื่อมต่อกับลาวที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงถึงกว่า 8% ต่อเนื่องสู่จังหวัดใหญ่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุดรธานี ขอนแก่น และ นครราชสีมา ซึ่งมีประชากรหนาแน่นกว่า 10% ของประชากรทั้งประเทศ ลงสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือที่ส่งออกสินค้าหลักของประเทศไปสิ้นสุดที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง แหล่งผลิตปิโตรเลียมสำคัญของไทย และอีกช่วงคือ แก่งค้อ-บางซื่อ ซึ่งเชื่อมต่อ อยุธยา ฐานการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และรถยนต์และไปสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ เมืองหลวงของประเทศ ซึ่งโดยรวมแล้วเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองช่วงนี้ถือได้ว่ามีความเหมาะสมในการก่อสร้างทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมหากนับเพียงโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ไทยร่วมมือกับจีนเพียงโครงการเดียวก็สามารถประเมินเม็ดเงินลงทุนในประเทศได้สูงถึงเกือบ 400,000 ล้านบาท ซึ่งจะก่อให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมก่อสร้าง อุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง อุตสาหกรรมไฟฟ้า และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมากกว่าแสนคน ซึ่งนอกเหนือจะเป็นการสร้างงานแล้วยังเป็นการกระจายงานสู่ภูมิภาคที่รถไฟความเร็วสูงพาดผ่านอีกด้วย ทั้งนี้ยังไม่รวมถึงการลงทุนในธุรกิจอื่นๆ ที่จะตามมาอีกในอนาคต เช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และธุรกิจค้าปลีก เป็นต้น แต่เมื่อถามว่า กลุ่มอุตสาหกรรม “ไทย” จะได้ประโยชน์อะไรกับรถไฟความเร็วสูงนี้? เมื่อเปรียบเทียบกับ การสร้างรถไฟฟ้างวดกรุงเทพฯ ในอดีตที่ผ่านมา หากคิดเฉพาะมูลค่าของวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างและระบบรถไฟฟ้างวด ไทยสามารถหาได้ในประเทศเพียง 1 ใน 3 เท่านั้น ส่วนอีก 2 ใน 3 แทบจะต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นการนำเข้า ตัวรถไฟฟ้างวด ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุมรถไฟฟ้างวด และระบบราง เป็นต้น ทั้งนี้ ไม่นับรวมถึงชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการบำรุงรักษาตัวรถไฟฟ้างวดและระบบเดินรถ ซึ่งต้องทำการนำเข้าจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่องตลอดอายุการใช้งานของรถไฟฟ้างวดแน่นอนว่าสิ่งสำคัญที่ไทยยังขาดอยู่คือ “การถ่ายทอดเทคโนโลยี” จากบริษัทต่างชาติผู้ผลิต ซึ่งถือเป็นเทคโนโลยีทางวิศวกรรมระดับสูง โครงการรถไฟความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้นนี้ในประเทศจึงถือเป็นโอกาสที่ดีที่รัฐบาลไทยควรริเริ่มสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนและบุคลากรด้านการขนส่งทางราง เพื่อลดภาระการนำเข้าสินค้าและพลิกฟื้นอุตสาหกรรมการผลิตในประเทศที่อยู่ในภาวะซบเซา รวมถึงเตรียมพร้อมสู่การขยายโครงข่ายระบบขนส่งทางรางในอนาคตอีกด้วย หากมองการพัฒนาทางด้านรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ ประเทศที่สามารถเติบโตในธุรกิจนี้ได้อย่างก้าวกระโดดก็ต้องยกให้ประเทศจีน ซึ่งสะท้อนจากความสามารถในการส่งออกรถไฟความเร็วสูงไปยังประเทศตุรกีในปี 2005 หลังจากร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูงกับบริษัทควาซากิได้เพียงหนึ่งปี รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในประเทศที่เพิ่มขึ้นจากประมาณ 750 กิโลเมตรในปี 1997 มาอยู่ที่กว่า 16,000 กิโลเมตร ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีความยาวที่สุดในโลก ทิ้งห่างประเทศสเปนที่มีความยาวโครงข่ายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป็นลำดับที่สอง (ประมาณ 3,000 กิโลเมตร) อย่างขาดลอย ปัจจัยความสำเร็จอันงดงามของจีนนี้ เกิดจากความจริงจังในการเปิดบริการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อสร้างฐานการผลิตชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูงในประเทศซึ่งมีรัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบาย โดยประเทศจีนได้ทำการเปิดประมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงภายใต้ข้อกำหนดที่ผู้ชนะประมูลจะต้องเซ็นสัญญาการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนรถไฟฟ้างวดรวมถึงประทับเครื่องหมายการค้าในส่วนประกอบรถไฟ เพื่อแสดงถึงการผลิตในประเทศจีนอีกด้วย ดังนั้น เมื่อมองย้อนกลับมาดูประเทศไทย สำหรับหน่วยงานรัฐ

การกำหนดนโยบายการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตรถไฟความเร็วสูงถือเป็นเรื่องที่สำคัญที่ไม่ควรมองข้าม ส่วนด้านเอกชน ผู้ประกอบการไทยเองก็ควรเริ่มมองหาช่องทางในการพัฒนากระบวนการผลิตชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูงและระบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยอาจเริ่มจากชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนน้อยก่อนแล้วค่อยสั่งสมประสบการณ์เพื่อต่อยอดขึ้นไปผลิตชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนมากและราคาสูงต่อไป โดยกลุ่มอุตสาหกรรมไทยที่มีศักยภาพขณะนี้ อาทิ กลุ่มอุตสาหกรรมยางพารา กลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติกและโพลีเมอร์ และกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งนี้ไม่รวมถึงกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความสามารถอยู่แล้วในปัจจุบัน เช่น กลุ่มอุตสาหกรรมก่อสร้างและกลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้า เป็นต้น ตัวอย่างเช่น กลุ่มอุตสาหกรรมทางยางพาราซึ่งเผชิญภาวะราคาตกต่ำในขณะนี้ สามารถนำยางดิบมาแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าในการผลิตชิ้นส่วนรถไฟไฟฟ้า ในส่วนของ แผ่นรองราง (Rubber pad) ราวจับ (Hand rail) ฉนวนกันไฟฟ้า (Insulator) ขอบยางประตู/หน้าต่างของรถไฟไฟฟ้า เป็นต้น ด้านกลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติก ซึ่งประเทศไทยเป็นฐานการผลิตโพลีเมอร์ที่สำคัญของภูมิภาค สามารถนำมาใช้ผลิตส่วนประกอบที่นิ่ง แฉงผนังที่ใช้บุภายในขบวนรถไฟ ส่วนบรรจุกระเป๋าดินทางและสัมภาระ เป็นต้น สุดท้าย กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ถือเป็นอุตสาหกรรมที่อยู่กับประเทศไทยมาหลายสิบปีแล้ว และสามารถส่งเสริมให้ผลิตชิ้นส่วนรถไฟความเร็วสูงภายในประเทศได้ เนื่องจากไทยมีวัตถุดิบและโรงงานที่มีความสามารถอยู่แล้ว ชิ้นส่วนที่มีศักยภาพได้แก่ แอร์ปรับอากาศ เบาะที่นั่ง กระจกรถไฟ ใช้คอป (ระบบรองรับการสั่นสะเทือน) ชิ้นส่วนโลหะต่างๆ เป็นต้น หากสามารถยกระดับกลุ่มอุตสาหกรรมทั้งสามนี้ได้ จะมีโอกาสสร้างรายได้จากโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางที่ไทยจะลงทุนกับจีนเพียงโครงการเดียวถึง 40,000-60,000 ล้านบาท เลยทีเดียว อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรเป็นผู้ริเริ่มดำเนินนโยบายส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาส่วนประกอบ รวมถึงการพัฒนามาตรฐานชิ้นส่วนที่ทำการผลิต เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ผู้ผลิตรถไฟความเร็วสูงได้กำหนดไว้ รวมถึงส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรควบคู่ไปด้วย เช่น จัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนรถไฟ จัดตั้งสถาบันการศึกษา/หลักสูตรที่เน้นด้านวิศวกรรมและการผลิตส่วนประกอบทางขนส่งทางรางเพื่อเตรียมพร้อมสู่การขยายตัวของระบบขนส่งทางรางในอนาคต ซึ่งไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่รถไฟความเร็วสูง แต่ยังรวมถึงโครงการพัฒนาทางรางอื่นๆที่จะตามมาในอนาคต เช่น เช่น รถไฟฟ้าบริเวณกรุงเทพฯและปริมณฑล โครงการรถไฟทางคู่ และโครงการรถไฟโมโนเรล อีกด้วย

ที่มา: <https://www.scbeic.com/th/detail/product/1278>