



การแถลงข่าว

ข้อเสนอต่อรัฐบาล กรณีการเร่งรัดดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 กรุงเทพ-นครราชสีมา

วันพฤหัสบดีที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2560 เวลา 15.00 น.

ณ ห้องรามคำแหง 2 โรงแรม เอสซีพาร์ค

ตามที่มีกระแสข่าวเรื่องรัฐบาลจะเร่งดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 กรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทาง 250 กิโลเมตร ที่รัฐบาลไทยจะมอบหมายให้รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านบริษัทของจีนที่ได้รับการคัดเลือก โดยใช้กฎหมายพิเศษ ในการเร่งดำเนินการนี้ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ มีท่าที และข้อเสนอดังมีสาระที่ควรได้พิจารณาในด้านวิศวกรรม ดังต่อไปนี้

1. วิชาชีพวิศวกรรมควบคุม

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ เห็นด้วยกับสภาวิศวกรที่ได้เสนอให้นิตិบุคคลวิศวกรรม และวิศวกรจีนที่จะเข้ามาปฏิบัติงานในโครงการนี้ต้องผ่านการจดทะเบียนรับรองการปฏิบัติวิชาชีพวิศวกรรมของสภาวิศวกร ทั้งนี้ในการเข้าทำงานวิศวกรรมควบคุมในประเทศต่าง ๆ วิศวกรผู้นั้นจำเป็นต้องมีความรู้ทั้งในด้านกฎหมายก่อสร้าง สภาพการรับน้ำหนักบรรทุกทุกของดินฐานราก สภาวะ และการตอบสนองของน้ำหนักบรรทุกที่สำคัญ เช่น น้ำหนักบรรทุกจร แรงแลม และแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหว รวมทั้งมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง การใช้กฎหมายมาตราพิเศษเพื่อยกเว้นให้วิศวกรจีนเช่นนี้ จะสร้างความเหลื่อมล้ำในการทำงานวิศวกรรมของวิศวกรต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งวิศวกรในภูมิภาคอาเซียน (AEC) ที่ต้องผ่านการประเมินคุณสมบัติเป็นภาคีวิศวกรพิเศษจากสภาวิศวกรแล้วจำนวนกว่า 180 คน และหากวิศวกรต่างประเทศขาดความเข้าใจในภูมิสังฐาน และระเบียบวิธีการปฏิบัติงานวิชาชีพ จะเสี่ยงต่อความปลอดภัยสาธารณะของประเทศไทย

2. การดำเนินการโครงการขนาดใหญ่

รัฐบาลได้ส่งข้อความสื่อสารสำคัญ (key message) เพื่อทำให้เกิดธรรมาภิบาลในการดำเนินโครงการขนาดใหญ่กับสาธารณะเมื่อเร็ว ๆ นี้ ประกอบไปด้วย

- 2.1 คณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลโครงการที่มีมูลค่า 5,000 ล้านบาทขึ้นไป (super board) ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อป้องกันการทุจริตและให้มีการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างของรัฐ
- 2.2 พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ซึ่งกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานทำสัญญากับรัฐที่มีการควบคุมผู้ปฏิบัติงานวิชาชีพ ต้องได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทั้งบุคคล และนิติบุคคล เช่น งานวิศวกรรม

การใช้กฎหมายพิเศษเพื่อยกเว้นแนวทางที่สร้างธรรมาภิบาลดังกล่าวข้างต้น อาจทำให้เกิดความสับสน และสร้างความไม่เชื่อมั่นในการเร่งรับดำเนินการโครงการนี้

3. การก่อสร้างโครงการที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง

การทำสัญญาโครงการที่ทีมงานวิศวกรรมหรือเทคโนโลยีขั้นสูงโดยทั่วไป อาจดำเนินการผ่าน “สัญญาการจัดซื้องานวิศวกรรม” (engineering procurement contract, EPC) ซึ่งสอดคล้องกับข่าวเบื้องต้นที่จะทำ EPC ที่สถานีกลางดง นครราชสีมาในระยะทาง 3.5 กิโลเมตร โดยใช้งบประมาณ 2,000 ล้านบาท ซึ่งหากดำเนินการตามนี้น่าจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยดังนี้

3.1 การทำ EPC จะดำเนินการโครงการทั้งหมดในระยะทางสั้น และงบประมาณน้อย ซึ่งเงินเองก็ได้ดำเนินการในลักษณะเช่นนี้เมื่อเริ่มโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

3.2 ในระหว่างการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงโดยทำ EPC รัฐบาลควรกำหนดให้มีการถ่ายโอนเทคโนโลยี (technology transferring) โดยสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่ การคำนวณออกแบบ (design) การกำหนดรายการประกอบแบบ และวัสดุ (specifications) การก่อสร้าง และการติดตั้ง (construction and erection) รวมทั้งการซ่อม และบำรุงรักษา (repair and maintenance) ซึ่งเกาหลีใต้แม้มีความสามารถดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ามารแล้ว แต่ยังมี ความจำเป็นต้องต้องนำเข้าชิ้นส่วน และเทคโนโลยี และเมื่อประมาณราว พ.ศ. 2525 ได้ใช้โอกาสของการทำโครงการรถไฟความเร็วสูงในการถ่ายโอนเทคโนโลยี โดยได้จัดทำเงื่อนไขสำหรับผู้ เสนองงาน (request for proposal, RFP)¹ โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เสนองานต้องช่วยให้เกาหลีใต้มีรถไฟความเร็ว 300 กม./ชม. และอนุญาตให้เกาหลีใต้ถ่ายทอด (ขาย) เทคโนโลยีให้ประเทศที่ 3 ได้ รวมทั้งการใช้ชิ้นส่วน และวัสดุภายในประเทศ

¹ประมวล สุธีจารุวัฒน์ “Thailand 4.0 กับยุทธศาสตร์อุตสาหกรรม” หนังสือพิมพ์มติชน 21 พฤษภาคม 2560

4. ข้อเท็จจริงรถไฟความเร็วสูง และโครงสร้างสาธารณูปโภค

4.1 รถไฟความเร็วสูงเป็นคู่แข่งกับสายการบินภายในประเทศ ด้วยเหตุที่การขนส่งโดยระบบรางนี้ สามารถรับ และส่งในเมืองโดยไม่ต้องรอคอย และต้องใช้พาหนะอื่นเมื่อเปรียบกับการโดยสาร เครื่องบิน ซึ่งการพิจารณาเพื่อกำหนดเส้นทางควรพิจารณาค่าโดยสารเครื่องบินต้นทุนต่ำซึ่ง ปัจจุบันมีราคาต่ำตัวถูกมาก และเมืองหรือจังหวัดสำคัญจะมีระยะทางบินไกลสุดในประเทศไม่เกิน 1 ชั่วโมง 20 นาที หากพิจารณาระยะเวลาเดินทางรวมรอการเดินทางโดยเครื่องบินจะไม่เกิน 4 ชั่วโมง ดังนั้นหากระยะเวลาเดินทางของรถไฟความเร็วสูงในระยะทางไกล จึงอาจแข่งไม่ได้กับสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากค่าตัวโดยสารรถไฟความเร็วสูงนี้จะมีราคาแพงสำหรับผู้ให้บริการทั่วไป

4.2 รัฐบาลควรพิจารณาการสร้างเมืองบริวาร โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดเส้นทางที่ไกลมาก เพื่อให้เมืองบริวารที่สามารถเดินทางได้ภายใน 2 ชั่วโมงเป็นเมืองเศรษฐกิจใหม่เป็นแหล่งที่ตั้งของธุรกิจ และแรงงาน ทั้งนี้การดำเนินการเช่นนี้จะหยุดยั้งการอพยพของธุรกิจและแรงงานเข้า กรุงเทพมหานครได้

- 4.3 รัฐบาลควรพิจารณาการพัฒนาเมือง และอสังหาริมทรัพย์ในเมืองบริวารที่ยังมีราคาไม่แพง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปเข้าถึงในราคาไม่สูงมาก เช่น หากจะทำรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อเจตนาส่งเสริมการท่องเที่ยว และธุรกิจที่อำเภอหัวหิน อาจต่อสายทางไปถึงระนองเพื่อให้มีการพัฒนาเมืองในราคาไม่แพงและสามารถเดินทางไปหัวหินได้รวดเร็วมมาก แต่ไม่มีความจำเป็นที่จะสร้างสายทางไปที่ไกลมาก ๆ
- 4.4 การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไปยังเมืองบริวารจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชน (modes of transportation) จากรถโดยสารเป็นรถไฟ และกระจายผู้โดยสาร ณ เมืองบริวารด้วยรถประจำทางปกติ ซึ่งจะลด และบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ทั้งนี้หากนำประเด็นนี้ไปเพื่อหาความตอบแทนทางเศรษฐกิจ (economical internal rate of return, EIRR) จะทำให้โครงการเป็นไปได้มากขึ้น และหากรัฐบาลจะพิจารณาร่วมลงทุนจะทำให้โครงการมีศักยภาพที่จะเป็นไปได้ทางการเงิน (finance internal rate of return, FIRR) โดยมีราคาผ่านทางที่ต่ำลง
- 4.5 ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกโครงสร้างสาธารณูปโภค ทั้งงานระบบวิศวกรรมโยธา/โครงสร้าง งานระบบวิศวกรรมอาคาร รวมทั้งงานวิศวกรรมที่ปรึกษา/ควบคุมงาน ไปยังประเทศต่าง ๆ อาทิเช่น อินเดีย บังกลาเทศ ไต้หวัน เป็นต้น

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เห็นด้วยกับโครงการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคนี้ตามแผนนโยบาย (road map) ของรัฐบาล แต่วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ มีความกังวล และไม่เห็นด้วยกับการเร่งรัดโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่จะใช้งบประมาณของประเทศโดยไม่ได้รับผลประโยชน์ใดจากจีน ทั้งนี้ไม่รวมถึงความวิตกกังวลของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ ต่อท่าทีของรัฐบาลที่อาจกระทบการเชื่อมั่น ขวัญ และกำลังใจของสมาชิกวิศวกรผู้ปฏิบัติวิชาชีพตามกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์สำคัญในการสร้างความปลอดภัยสาธารณะ

ผู้แถลง

ดร.ธเนศ วีระศิริ นายก วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.)

นายพิชญะ จันทรานูวัฒน์ เลขาธิการ วสท.

รศ.เอนก ศิริพานิชกร ประธานสาขาวิศวกรรมโยธา วสท.

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

วันพฤหัสบดีที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2560

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ วสท.

อังศนา อิทธะรงค์ โทรศัพท์ 0-2184-4600-9 ต่อ 517