

บทสัมภาษณ์ (ตอนที่ 1) กอตความจากรายการวิทยุ "จุฬารั้วจรัญ"
ออกอากาศทางสถานีวิทยุแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย CU Radio FM 101.5 MHz
ประจำวันเสาร์ที่ 15 สิงหาคม 2552
ออกอากาศระหว่างเวลา 9.30-9.55 น.

ดำเนินรายการโดย ศพพร พยุงสุวรรณ

ผู้ร่วมรายการ

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประมวล สุธีจารุวัฒน์

- รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ผู้จัดการโครงการวิจัย เรื่อง “แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย”

2. นายอิทธิชัย บัณฑิตวิวัฒน์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ

สำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

3. คุณทิน ใจงาม

ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการระบบขนส่งทางรถไฟขนส่งมวลชน

- 1989-1994 ทางด่วนชั้น 2 พระราม แจ้งวัฒนะ บางโคล่
- 1994-2000 ออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกลของระบบรถไฟฟ้า BTS
- 2000-2005 ดูแลการขุดเจาะ ระบบไฟฟ้า ของรถไฟฟ้าใต้ดิน
- 2005-2006 ที่ปรึกษาให้กับ MRTA ส่วนต่อขยายสีน้ำเงิน
- 2006 ส่วนต่อขยายสีแดงและ Airport Link
- 2006-ปัจจุบัน ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการระบบการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Link)

ความสำคัญที่มาของประเด็น

1. ในอดีต บริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทาน จะนำเข้าขบวนรถไฟไฟฟ้า สำเร็จรูป มาจากต่างประเทศ (เช่น จากโรงงานประกอบรถไฟไฟฟ้า ในประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น) ทำให้ประเทศไทยต้องเสียเม็ดเงินในการนำเข้าจำนวนมาก และสูญเสียโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟไฟฟ้า ให้เกิดในประเทศ

2. สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (สศอ.) เห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมประกอบรถไฟไฟฟ้า และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ขึ้นภายในประเทศได้ เนื่องจากประเทศไทย เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญของโลก จึงได้มีการหารือกับผู้ประกอบการในเบื้องต้น และได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนอย่างเต็มที่ โดยต่างเห็นว่า หากมีการตั้งโรงงานประกอบในประเทศ จะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ในประเทศมีโอกาสเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) ของอุตสาหกรรมรถไฟไฟฟ้า ได้มากขึ้น

3. สถาบันการขนส่งได้รับการว่าจ้างให้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้ามหานคร และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย

ยศพร :

ในเรื่องของการพัฒนาอุตสาหกรรม การผลิตรถไฟฟ้ามหานครในประเทศไทย ถ้าถามว่าเราสามารถจะสร้างอุตสาหกรรมประกอบรถไฟฟ้ามหานครในประเทศไทย ในมุมมองนักวิชาการ อาจารย์มองว่าเป็นไปได้มากน้อยขนาดไหน

อาจารย์ประมวล :

คือจริงๆ ต้องการให้ผู้ฟังมองภาพอย่างน้อยเป็น 2 ระดับ คือ ระดับที่ผู้ฟังส่วนใหญ่จะทราบกันก็จะเป็นเรื่องของเทคโนโลยีที่เราได้ใช้รถไฟฟ้ามหานคร แต่ในขณะที่ยกมหนึ่งของฝ่ายนักวิชาการที่ดูแลด้านเทคนิคและวิศวกรรม เราก็สนใจในด้านของเทคนิคการผลิตและการประกอบในตัวรถไฟฟ้ามหานครที่ผ่านมามีความรู้ มีการถ่ายทอดความรู้ มีโรงเรียน มีมหาวิทยาลัย ที่ทำการศึกษาหรือถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการผลิตรถไฟฟ้ามหานครเป็นเรื่องเป็นราวหรือเปล่าก็ต้องตอบตรงๆ เลยว่าไม่มี เพราะฉะนั้นส่วนใหญ่ผู้เชี่ยวชาญที่เข้าไปอยู่ในตลาดภาคอุตสาหกรรมเป็นคนที่เข้าไปทำหน้าที่อยู่ในทางด้านเทคนิคในการประกอบ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับวิศวกรรมเครื่องกล วิศวกรรมไฟฟ้า คอมพิวเตอร์หรือศาสตร์สาขาอื่นๆ ซึ่งหมายความว่า เวลาเข้าไปอยู่ที่โรงงานก็ต้องอาศัยการเรียนรู้เพิ่มเติมจากบริษัทที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการผลิต การประกอบ การติดตั้งโดยตรง เพราะฉะนั้นในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา หลังจากที่ประเทศไทยได้เริ่มมีการใช้ระบบรถไฟฟ้ามหานครจำนวนน้อยๆ เพิ่มขึ้น เรามีรถไฟฟ้ามหานครได้ มี BTS ลอยฟ้า เพราะฉะนั้นแล้วช่วงเวลานี้ก็เป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมที่จะเริ่มต้นแล้ว และถ้าเราได้ทำการริเริ่มทำการศึกษาว่าเทคนิคการผลิต การประกอบ รวมไปถึงการติดตั้งหรืออะไรก็ตามแต่ เป็นเรื่องซึ่งวิศวกรชาวไทยช่างไทยน่าจะทำได้ น่าจะสามารถเรียนรู้ได้ เพียงแต่อาจจะใช้ระยะเวลาแค่ไหน แล้วก็ใช้เงินทุนในการติดตั้งอุปกรณ์ เครื่องไม้เครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการศึกษาเรียนรู้ ก็เป็นเรื่องที่เรา กำลังทำการศึกษาอยู่ แล้วก็แผนงานก็จะต้องค่อยๆ ทายออกมาเบื้องต้นคือ ต้องการให้เห็นภาพแบบนี้ก่อน ส่วนรายละเอียดอย่างอื่นผมค่อยๆ คุยให้ฟัง เป็นเรื่องๆ ไป

ยศพร :

ขอตถามอาจารย์อีกนิด คือจริงๆ ใน การที่จะสร้างอุตสาหกรรมในลักษณะนี้มันต้องเป็นการรวม ถ้าถามภาษาชาวบ้าน ก็คือการรวมวิศวกรในหลายๆ สาขา มารวมกันอย่างนั้นหรือครับ ถึงจะเกิดขึ้นได้

ยศพร :

มาที่คุณอิทธิชัยในฐานะ สคอ.ในเรื่องนี้กับความเป็นไปได้ว่าอุตสาหกรรมประกอบรถไฟในประเทศไทยมีโอกาสไหมครับ

ยศพร :

ในมุมมองคุณทินละครับ ก็น่าจะได้สัมผัสกับอุปกรณ์ที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศเมื่อมามองศักยภาพของประเทศไทย ความเป็นไปได้ในการที่จะเกิดอุตสาหกรรมในลักษณะนี้ คุณทินมองอย่างไร

อาจารย์ประมวล :

ถูกต้องครับ

คุณอิทธิชัย :

อยากจะให้มองพื้นฐานก่อนนะครับว่าจริงๆ ในขณะนี้ประเทศไทยเราเองจัดว่าเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ที่เรามีฐานการผลิตอยู่ในบ้านเรา และนอกจากนี้โดยพื้นฐานในประเทศไทยก็ยังมีอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่จะมาสนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมแก้ว กระจก และยังมีอุตสาหกรรมทางด้านวิศวกรรมอื่นๆ ประเภทเครื่องจักรกลต่างๆ ซึ่งเรื่องเหล่านี้ โดยเฉพาะทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์นะครับ เราเองยังมีความสามารถในการผลิตถึงขนาดที่ว่าเราส่งออกได้ เพราะฉะนั้นในแง่ของมาตรฐานการผลิตนี้ผมคิดว่าเราเองไม่ได้ด้อยกว่าประเทศอื่นๆ การที่เราจะเข้าไป support การที่จะเอาตัวอุตสาหกรรมที่เราอยู่นี้ไป สนับสนุนให้เกิดตัวอุตสาหกรรมรถไฟขึ้นมาในประเทศไทยก็คงต้องมีการวางนโยบายที่ชัดเจนและต้องอาศัยความร่วมมือในหลายๆ อุตสาหกรรมที่มา ร่วมมือกันทำ แต่ผมคิดว่าโดยพื้นฐานแล้วไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานทางด้าน การผลิต เรื่องคน เรื่องความรู้ ความสามารถ ผมคิดว่าเรามีพื้นฐานที่จะสามารถพัฒนาต่อได้

คุณทิน :

จากประสบการณ์ที่ผ่านมา เคยทำงานมาหลายๆ project เคยอยู่เมืองนอกมาเกือบ 10 ปี และก็อยู่เมืองไทยทำงานที่ BTS อยู่ 6 ปี ทั้งออกแบบ ทั้งติดตั้ง และก็ operate และมาอยู่ได้ดินอีก 6 ปี จากประสบการณ์ ณ วันนั้นถึงวันนี้ประเทศไทยเราได้พัฒนามากในด้าน 1.ด้านบุคลากร เมื่อก่อนคนไทยยังไม่มีความรู้ประสบการณ์ด้านระบบรถไฟเท่าไร มา ณ วันนี้เรามีวิศวกร หรือ technician ที่มีทักษะขึ้นเป็นจำนวนมากในความรู้ลึกของผมจากมุมมองในแง่ของเศรษฐศาสตร์ ประเทศไทยน่าจะมีศักยภาพ และมีความเป็นไปได้ที่จะสามารถที่จะผลิตหรือสร้างทรัพยากรมนุษย์ขึ้นมาเองได้ เพราะตัวรถไฟหรือเทคโนโลยีเหล่านี้เท่าที่ผมสัมผัส และเคยร่วมทำงานมาหลายๆ project ผมเชื่อว่าประเทศไทยน่าจะทำได้

ยศพร :

น่าจะทำได้อย่างที่ทั้ง 3 ท่านมอง แต่ว่าคือทางด้านเทคนิคต้องถาม คุณทินต่อไป เพราะว่าเรื่องของระดับความสามารถทางเทคนิคด้านวิศวกรรมรถไฟฟ้าของประเทศไทย ถ้าจะวัดเป็นระดับถามว่าจะอยู่ในระดับไหน

ยศพร :

อย่างขึ้นส่วนบางส่วนที่ว่าพอจะยกตัวอย่างได้ไหมว่ามันเป็นขึ้นส่วนไหน ถึงต้องมีรายละเอียดเป็นพิเศษ และต้องศึกษาเป็นพิเศษ

คุณทิน :

คือถ้ามองประเทศไทยตอนนี้เราเป็นเหมือน user แต่ว่าถ้ามีการส่งเสริมให้พัฒนาขึ้นมาให้ประเทศไทยสามารถที่จะพัฒนามาทำเองหรือผลิตเอง น่าที่จะเป็นไปได้ เช่น ตัวถังรถ ซึ่งในต่างประเทศที่เคยสัมผัสมาที่นำมาใช้ในประเทศไทยประกอบขึ้นโดยวิศวกรและช่างที่มีทักษะแมนเมด (man made) คือตีขึ้นรูป และทำขึ้นรูป และก็ตัดเชื่อม เป็นลักษณะเหมือนกับการประกอบรถของเมืองไทย อย่างเช่น ของรถบัส ความยากง่ายไม่น่าจะแตกต่างกันมาก ยกเว้นชิ้นส่วนบางส่วนซึ่งอาจจะต้องใช้เวลาในการพัฒนา ส่วนตัวถังผมเชื่อว่าประเทศไทยทำได้ 100% เพราะมันเป็นลักษณะเหล็กคัทซี และพวกโครงสร้าง ซึ่งจะเป็นรูปลักษณะที่ว่าสามารถที่จะตีขึ้นรูปและออกแบบมา จะให้เป็นลักษณะไหนนั่นคือ ทางด้านของ Engineering Design ส่วนที่จะซับซ้อน อาจจะใช้เวลาหนึ่งในการพัฒนาตัวนี้ ส่วนเรื่องโบกี้ ส่วนของช่วงล่าง ช่วงล้อ และช่วงที่เรียกว่าช่วงรับน้ำหนัก ตรงนี้ถ้าในมุมมองของผมเมืองไทยนั้นมีศักยภาพทำได้แต่เครื่องจักร เครื่องกล อาจจะแพง อาจจะใช้เวลาหรือว่าอาจจะใช้เวลาทุ่มเททางด้านการเงินในด้านมันสมองเข้าไปอีก

คุณทิน :

ส่วนตัวถังดูๆ แล้วไม่มีอะไรเป็นพิเศษเป็นเหล็กคัทซีธรรมดา และส่วนประกอบของตัวถังจะเป็นลักษณะเป็นเหมือน metal sheet ที่ตีขึ้นรูป และก็เชื่อมและก็ทำพ่นสีและออกแบบตามที่ Design ส่วนรูปร่างของรถจะให้หน้าแหลม หน้าทุ่ หน้าลักษณะที่เป็นตัด อันนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของ Engineering Design เท่าที่ดูตัวนี้ไม่น่าจะมีปัญหา ส่วนที่ผมมองส่วนของโบกี้ คำว่าโบกี้ของผมคือช่วงล่างไม่ใช่ตัวรถ ช่วงที่มีล้อ 4 ล้อ ในรถ 1 ตู้จะมีโบกี้อยู่ 2 โบกี้ ก็มี 4 ล้อต่อโบกี้

อาจารย์ประมวล

ประเด็นนี้บางทีสำหรับผู้ฟังที่ไม่มีประสบการณ์และความชำนาญในเรื่องเกี่ยวกับตัวรถไฟไม่ว่าจะเป็นรถไฟธรรมดา หรือว่ารถไฟขนส่งมวลชนที่เป็นรถไฟไฟฟ้า มีคำศัพท์หลายคำที่ชาวบ้านเรียกกันทั่วไป กับนักวิชาการเรียกแตกต่างกัน เช่น ตู้รถไฟ 1 ตู้ เราก็เรียกเป็นตู้รถ เป็นรถ 1 คัน รถหลายตู้มารวมกัน เช่น อาจจะต่อกัน 3 ตู้ เราเรียกเป็นรถไฟ 1 ขบวน ที่นั่งรถไฟ 1 ตู้ ก็จะมีแคร่ล้อที่อยู่ข้างล่างทำหน้าที่ในการวิ่งอยู่บนราง ตัวแคร่ล้อข้างล่างเราเรียกว่าโบกี้รถไฟ 1 ตู้ ปกติก็จะมี 2 โบกี้ เพราะฉะนั้น ภาษาชาวบ้านก็จะเรียกโบกี้ว่าตู้รถไฟ ซึ่งเป็นคำพูดที่ชาวบ้านเรียกกัน แต่ในภาษาคนทำรถไฟเราจะถือว่าตัวโบกี้เป็นแคร่ล้อที่อยู่ใต้ตัวตู้รถจะสับสั่นกันนิดหน่อย ส่วนส่วนไหนที่เหลืเราจะคุยกันวันนี้นคงคุยกันในมิติที่ว่าโบกี้ เป็นแคร่ล้อที่อยู่ข้างล่างตรงนี้ในแง่ทางเทคนิคอาจจะซับซ้อน เพราะว่ามีเจ้าของเทคโนโลยี ในตลาดอยู่พอสมควรแต่ความยากง่ายทางด้านการผลิตค่อยๆ ลองปรึกษาคุณทิน จากประสบการณ์คุณทินทำไหวหรือเปล่า

คุณทิน :

ผมมองในส่วนของแคร่ (เรียกแคร่เลยแล้วกัน) ส่วนนี้จะประกอบไปด้วย เหมือนกับช่วงล่างของรถจะมีระบบเบรก และมีระบบก้ามปูที่จะเข้ามา material พวกนี้จะพิเศษกว่าตัวรถธรรมดา เพราะตัวรถธรรมดาจะใช้เหล็ก ธรรมดา และ metal sheet ทั่วไป ตัวนี้จะให้เหล็กที่เกรดดินหนึ่ง เทคโนโลยี ที่จะหล่อที่จะโมอาจะใช้เครื่องจักรซึ่งมีราคาค่อนข้างสูง ถ้าถามว่าทำได้มั้ย ทำได้ แต่ต้องอาศัยการพัฒนาของพวกเราคือมองในแง่ของที่เรเคยซื้อเข้ามา ในประเทศในโลกมันจะมีแค่ 2 ลักษณะ คือรถไฟที่ใช้ๆ อยู่ในลักษณะที่ราง ความกว้างของราง และความกว้างของล้อเป็นของ meter gauge รางกว้าง 1 เมตร โดยทั่วไปเรียก meter gauge ก็คือรางกว้าง 1 เมตร วัดจากข้างในและอีกอัน ที่ใช้เยอะเป็น standard gauge คือ กว้าง 1.435 เมตร ตัวนี้จะใช้เยอะในทั่วโลก และเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก ตัวที่ใช้ในประเทศไทยส่วนมากจะเป็น standard gauge ถ้ามองไปส่วนอื่นผมเชื่อว่าประเทศไทยทำได้ ระบบอื่นอย่าง ในระบบ รถไฟจะมีราง narrow gauge เป็นลักษณะรางทั่วๆ ไป ถ้าเป็นเมืองไทย ส่วนมากสามารถจะรีดหลอมเหล็กมาได้ ส่วนของรถไฟก็จะเป็นส่วนที่ซับซ้อน แต่สามารถที่จะทำได้ เพราะบางส่วนเราอาจจะซื้อได้อย่างพวกลูกปืน เมืองไทยอาจจะใช้เกรดดี เราสามารถที่จะหาซื้อได้ ลูกปืนล้อพวกเบรกถ้าใน อนาคตเมืองไทยจะผลิต ผมเชื่อว่าประเทศไทยน่าจะมีศักยภาพวิศวกรไทย ณ วันที่ผ่านมาจาก BTS จากใต้ดินเกือบ 20 ปี ผมเชื่อว่า ณ ปัจจุบันคนไทยมี ศักยภาพและวิศวกรไทยที่เข้าไปทำงานในปัจจุบันนี้มีศักยภาพมากไม่แพ้ฝรั่ง และมีความรู้ลึกเพราะทำทุกวัน อย่างทุกวันนี้ผมเข้ามาเป็น setup ของ Air port Link มา setup operator คือทีมที่จะมาเดินรถ เรายังครูคนเข้ามาตอนนั้น เราคัดสรรคนเข้ามา ส่วนมากจะเห็นว่าคนที่มา มีศักยภาพเพราะ 1.มาจาก BTS 2.รถไฟใต้ดิน 3.มาจากบริษัทผู้รับเหมาที่เคยรับเหมาหรือที่เคย supply ให้แก่ BTS ผมมีความรู้สึกว่าคุณ ทิน วันนี้ที่ผมเคยสัมภาษณ์พวกเค้ามีความรู้ ความสามารถ และมีศักยภาพสูง

อาจารย์ประมวล :

ผมได้ย่นคำศัพท์ที่คุณทินพูดถึงเรื่องระบบราง ผมว่าเพื่อให้ทางผู้ฟังจะได้เห็น ภาพตามไปด้วย ขออนุญาตเพิ่มเติมคำศัพท์อีก 2 คำ คือคำว่า meter gauge และ standard gauge ที่คุณทินพูดถึง standard gauge คำว่า meter gauge คืออะไร คุณทินพูดว่าเป็นระบบรางที่มีความกว้างประมาณเมตรเศษๆ ผู้ฟัง อาจจะนึกไม่ออกว่าระบบรางเมตรหนึ่งแค่นั้น รถไฟธรรมดาของการรถไฟ แห่งประเทศไทยของ รฟท.ทุกสาย ทุกขบวน เราคงมีโอกาสได้เห็นรางรถไฟ ทั่วประเทศไทย รางระบบนั้นเป็นรางระบบ meter gauge กว้างประมาณ 1 เมตร ข้อจำกัดมีนิดหน่อย รถไฟจะแล่นได้ไม่สูงมากอย่างมากที่สุดประมาณ 30-40 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง = 100 แมกซ์มัม ไม่เกิน 120 แต่ส่วนใหญ่ที่เราเห็น

ยศพร :

ขอเรียนถามอาจารย์ในมุมวิชาการ ความสามารถที่อาจารย์ประเมิน เทคนิคในด้านวิศวกรรมรถไฟฟ้าของประเทศไทย อาจารย์ประเมินอย่างไร และก็น่าจะมองในวิศวกรในช่างฝีมือไทย อาจารย์ประเมินศักยภาพตรงนี้อย่างไร

อาจารย์ประมวล :

เบื้องต้นประเทศไทยมีรถไฟฟ้าตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เรามีการใช้รถไฟฟ้ารวม 100 ปี เพราะฉะนั้นถามว่าวิศวกรชาวไทยช่างฝีมือชาวไทยรู้เรื่องเกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าเบื้องต้นหรือเปล่า คำตอบก็คือ เราคุ้นเคยกับรถไฟฟ้าที่เราเห็นกันเหมือนที่จะเป็นใต้ดิน เป็นลอยฟ้า เป็น BTS เป็นอะไรต่อมิอะไรที่เราเห็นกันเหมือนหรือแตกต่างจากระบบรถไฟฟ้าทั่วไป ก็คงมีจุดแตกต่างตรงที่ว่าถ้าเป็นระบบรถไฟฟ้ารุ่นใหม่ ๆ ที่เราใช้กันก็ขับเคลื่อนด้วยระบบดีเซล แต่ในขณะที่ระบบรถไฟฟ้ารุ่นใหม่ ๆ ก็จะขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าที่ใช้ไฟฟ้าเข้าไปขับเคลื่อน แล้วก็มีกลไกการทำงานอย่างอื่นที่เพิ่มเติมเสริมเข้าไป เช่น การติดตาม (monitor) ติดตามตัวรถไฟฟ้าว่าตัวรถวิ่งด้วยความเร็วเท่าไร วิ่งไปถึงสถานีไหนแล้ว มาเทียบท่าตรงตามเวลาที่กำหนดหรือเปล่า สามารถขนถ่ายคนได้ปริมาณเท่าไร ในเวลาที่กำหนดหรือเปล่า คือการควบคุมระบบการทำงานทั้งหมดเหล่านี้ต้องมีเทคนิคการทำงานทางด้านวิศวกรรมไฟฟ้า ทางเครื่องกลตรวจจับหรือ sensor หรือระบบคอมพิวเตอร์อื่นๆ เข้าไปประกอบเพิ่มเติม ซึ่งต้องยอมรับสำหรับประเทศไทยแล้ว ซึ่งถ้ามองในภาพรวมก็ยังเป็นเรื่องค่อนข้างใหม่ และก็อาจจะมีส่วนอุปสรรคบางตัว ซึ่งแน่นอนว่าเรายังไม่ได้มีการผลิตขึ้นในเมืองไทยหลายชิ้น หลายส่วนเท่าที่ได้ทำการศึกษาเบื้องต้นมานี้ หลายอย่างไม่ได้หมายความว่าประเทศไทยไม่มีศักยภาพในการทำจริงๆ เราทำได้ ปัญหาเป็นเรื่องเดียว คือ ความต้องการใช้หรือ demand ไม่มากพอในเบื้องต้น ถ้าเราผลิตแล้วมีผู้ที่ซื้อของไปใช้ เพื่อใช้ในการประกอบไปใช้งานถ้ามีน้อย กลุ่มของอุตสาหกรรมที่เป็นฝ่ายผู้ผลิตก็คงไม่สามารถผลิตให้ได้ เพราะว่ามันจะไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการลงทุนเป็นเครื่องจักร เพราะฉะนั้นที่ผ่านมาในเบื้องต้น ปัญหาอาจจะไม่อยู่ที่ทางด้านเทคนิคเป็นส่วนเดียว ส่วนหนึ่งก็จะเป็นเรื่องของปริมาณความต้องการใช้ด้วยประเด็นนี้เป็นเรื่องที่น่าสนใจตรงที่ว่าช่วงระยะนี้ทางกระทรวงอุตสาหกรรม โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม หรือ สศอ. ก็จะเริ่มมองเห็นแล้วว่าปริมาณความต้องการใช้กำลังเพิ่มขึ้น เพราะว่าอย่างน้อยที่สุดแล้วตามแผนนโยบายของทางกระทรวงคมนาคมผ่านโดย สนข. ก็กำลังมีการเริ่มการติดตั้ง รถไฟฟ้าเข้าไปถึง 12-13 สาย ตามแผนสีต่างๆ มากมาย ที่เราเห็นกันอยู่ ทุกวันนี้ก็เป็นสีน้ำเงิน สีเขียว สีแดง ถ้าเริ่มมีจำนวนปริมาณมากขึ้น ผมคิดว่าประเด็นนี้ทางคุณอธิษฏ์ก็น่าจะให้ข้อมูลได้เพิ่มเติมว่าตอนนี้ทาง สศอ. หรือทางกระทรวงอุตสาหกรรม เริ่มเห็นภาพอะไรบ้าง

คุณอิทธิชัย :

ในเชิงของกระทรวงอุตสาหกรรม ทางสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เรามองว่าขณะนี้ เป็นโอกาสที่ดีเพราะว่าประเทศไทยเราเองกำลังขยายเส้นทางของการเดินรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็น BTS หรือว่า รฟม. แล้วในอนาคตก็จะมีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็จะมีโครงการที่จะพัฒนาเส้นทางต่างๆ มองในแง่ของโอกาสของการที่ demand ในอนาคตเรื่องของระบบโลจิสติกส์ของประเทศเป็นเรื่องที่ทุกคนให้ความสำคัญ เพราะเป็นหัวใจสำคัญในการที่จะพัฒนาเศรษฐกิจ เวลาที่เราไปถึง demand ต้องเรียนให้ทราบเราอาจจะมองเรื่อง demand ต่างจากเวลาที่เราเห็นสินค้าอุปโภค บริโภคทั่วไป demand ที่พูดถึงอาจไม่ใช่หลักเยอะๆ แบบสินค้าอุปโภคว่าต้องมีหลักเท่านี้เท่านั้น มันเป็นลักษณะเฉพาะของทางธุรกิจว่าธุรกิจให้ผลตอบแทนได้มากน้อยขนาดไหน ซึ่งในลักษณะของรถไฟฟ้า ผมมองว่าค่อนข้างจะเป็น need market, value add หรือตัว margin ที่เกิดขึ้นมีมากกว่าสินค้าอุปโภค บริโภค เพราะฉะนั้นปริมาณ demand มันอาจจะไม่ใช่เป็นระดับที่เราเห็นในแง่ของการผลิตสินค้าบริโภค ซึ่งมองจากตรงนี้แล้วทางกระทรวงอุตสาหกรรมเองก่อนหน้านี้ที่เราจะได้เริ่มดูแนวนโยบายที่จะวางเรื่องรถไฟฟ้า เราเองก็ได้มีการหารือกับทางผู้ประกอบการ เราได้มีการเชิญผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศทางด้านชิ้นส่วนยานยนต์ทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ ด้านไฟฟ้า ด้านกระจก ด้านแก้ว ด้านเครื่องจักรกลในหลายๆ สาขา เป็นที่น่ายินดีว่าในหลายๆ กลุ่มได้เห็นตรงกันว่าขณะนี้ เป็นโอกาส เพราะว่าถ้าเราคิดกันในช่วงอื่นอาจจะไม่ใช่แต่ช่วงนี้ทุกคนเห็นโอกาสเป็น demand ที่กำลังจะเกิดขึ้นและมาถึงแล้ว ที่สำคัญถ้าเราปล่อยไม่คว้าเอาไว้เราจะสูญเสียตรงนี้ไป เป็นช่วงเวลาที่ดีที่สุดที่เราจะต้องมาร่วมกันทำ สัญญาณอีกอันที่ดีก็คือว่าภาคอุตสาหกรรมเห็นตรงกันภาคอุตสาหกรรมอยากเข้ามาร่วม อย่างที่ได้ถามคุณทินว่าทำได้หรือเปล่า คุณทินได้พูดถึงว่าเราต้องเรียนรู้ พื้นฐานเราทำได้ ถ้าหากว่าเราในทุกๆ กลุ่มอุตสาหกรรมได้เข้ามาเรียนรู้และได้วางนโยบายร่วมกัน และก็เป็นสัญญาณที่ดี คือ ผมมองว่าการที่เราจะวางนโยบาย เรื่องของการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขึ้นในประเทศไทย เป็นเรื่องของความร่วมมือและก๊วมนโยบายอย่างเป็นระบบและมีบูรณาการ

ยศพร :

นี่เป็นเพียงส่วนหนึ่ง ยังไม่จบเพราะว่าเรื่องของการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิต รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในแห่งประเทศไทย ยังมีรายละเอียดอีกหลายส่วนคงต้องมาถามคุณอิทธิชัยเพิ่มในส่วนของแนวนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้ อย่างในรายละเอียดเรื่องของความคุ้มค่าที่เราจะลงทุนในอุตสาหกรรมใน ลักษณะนี้จะคุ้มค่ามากน้อยขนาดไหนประเทศไทยจะได้ประโยชน์อะไรกับการมีอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าในประเทศไทย เป็นอีกหลายคำถามในครั้งหน้า