

บรรยายและเสวนาพิเศษ รู้รอบด้านก่อนมีรถไฟความเร็วสูง:
การพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางและความพร้อมในภูมิภาคอาเซียน
สำหรับการเข้าสู่ AEC ในปี 2558

(Railway Technology Development of ASEAN: Readiness for AEC in 2015)

3 เมษายน 2556

เวลา 9.00-16.30 น.

ห้องประชุม BIOTEC Auditorium

อุทยานวิทยาศาสตร์ประเทศไทย อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี

มองเรา มองเพื่อนบ้าน ก่อนมีรถไฟความเร็วสูง:

- ลาวกำลังจะมีรถไฟความเร็วสูงสายแรก คุณหมิง-เวียงจันทน์
- ญี่ปุ่น เริ่มกิจการรถไฟพลังไทย แต่วันนี้ รถไฟ "ชินกันเซ็น" วิ่งเร็วเป็นจรวด
- สิงคโปร์มีสภาพแวดล้อมน่าเดิน เชื่อเชิญให้คนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มากกว่ารถยนต์ส่วนตัว
- มองผ่านมุมบริษัทข้ามชาติ ผู้คุ้นเคยกับพื้นที่อาเซียน ถึงพัฒนาการระบบรางของอาเซียน
- ความพร้อมของโลจิสติกส์ไทยมีมาก แต่อยู่ใครจะดำเนินการ จัดการ ได้ดีกว่า มีประสิทธิภาพและประหยัดที่สุดในการไปถึงมือผู้รับสินค้า
- ยุทธศาสตร์จีนในการเชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ใช้โครงการรถไฟความเร็วสูง

ภาคเช้า บรรยายพิเศษ

- “รถไฟในอาเซียน คุณรู้จักหรือยัง?”
- “เทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงต่างจากรถไฟฟ้าธรรมดาตรงไหน?”
- Transit Oriented Development (TOD) “สร้างรถไฟอย่างเดียวคือคำตอบหรือ?”

ภาคบ่าย เสวนาพิเศษ

- รู้รอบด้านก่อนมีรถไฟความเร็วสูง: ทิศทางและพัฒนาการระบบขนส่งทางรางในภูมิภาคอาเซียนและแรงผลักดันจากปัจจัยภายนอกต่อการพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย
ในมุมมอง
 - ✓ “ทิศทางและการพัฒนาระบบรางของภูมิภาคอาเซียน”
 - ✓ “โลจิสติกส์ใน AEC โอกาสและช่องทางของไทย”
 - ✓ “ปัจจัยภายนอกจากจีนกับการพัฒนาระบบรางใน AEC”
 - ✓ “แนวทางการพัฒนาระบบรางในประเทศลาว”

ติดต่อสอบถาม

โครงการจัดตั้งสถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ

สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ

โทรศัพท์ 02 644 8150 ต่อ 743 742 732 Email: rail@nstda.or.th



ไม่มีค่าใช้จ่าย

ลงทะเบียนได้ตั้งแต่วันที่
www.nstda.or.th/nac2013



รู้รอบด้านก่อนมีรถไฟความเร็วสูง: การพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางและความพร้อมในภูมิภาคอาเซียนสำหรับการเข้าสู่ AEC ในปี 2558
(Railway Technology Development of ASEAN: Readiness for AEC in 2015)
3 เมษายน 2556 เวลา 9.00-16.30 น.
ห้องประชุม BIOTEC Auditorium
อุทยานวิทยาศาสตร์ประเทศไทย อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี



วิทยากร

Mr. Sonesack N.Nhansana
Deputy Director General
Lao Railway Authority
LAO PEOPLE'S
DEMOCRATIC REPUBLIC



Mr. Choi Chik Cheong
Deputy Director of Land
Transport Authority
Singapore



Japanese Railway Expert from
Japan International Cooperation Agency



คุณเชตรัฐ อุปโยคิน
รองประธานอาวุโส
บริษัท ซีเมนส์ (ประเทศไทย) จำกัด



คุณพิชญ์ เจริญมหาสาร
ที่ปรึกษาบริหาร ศูนย์จีน-อาเซียนศึกษา
สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์



คุณเกริกกล้า สนธิมาศ
ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย



คุณนคร จันทกร
ที่ปรึกษาผู้อำนวยการ สวทช.
อดีตรองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ผู้ดำเนินรายการเสวนา

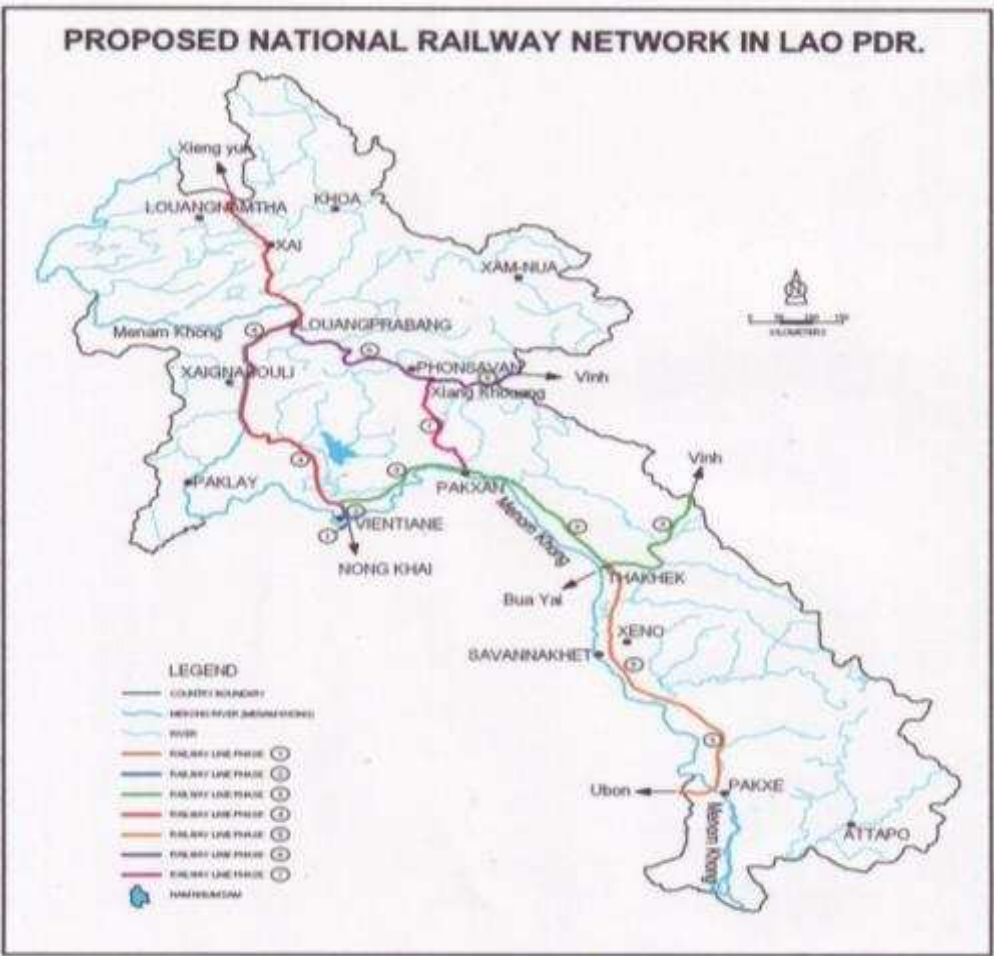
คุณจิระ ห่องสำเร็จ
ผู้ดำเนินรายการวิทยุ
รายการ "EconBiz"
สถานีวิทยุคลื่นความถี่
อสมท. 96.5 MHz



ติดต่อสอบถาม

โครงการจัดตั้งสถาบันพัฒนาเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางแห่งชาติ
สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
โทรศัพท์ 02 644 8150 ต่อ 743 742 732 Email: rail@nstda.or.th





Mr. Sonesack N.Nhansana
Deputy Director General
Lao Railway Authority
LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC



Mr. Sonesack N.NHANSANA (first left) is taking group picture during Trail Train parking at Station for first time in history of Lao-Thai Rail Link network during conducting Trial Train Operation from 4-15 July 2008



No.	Type of gauges	Gauge width mm	Name of country where used
1	Broad gauge	1676	India, Pakistan, Ceylon, Brazil, Argentine.
	"	1670	Portugal, Spain.
	"	1600	South Australia, Ireland.
	"	1524	Finland, Russia.
2	Standard gauge	1435	England, U.S.A, Canada, Turkey, China, Persia, Australia, Egypt.
	"	1451	Europe (except Russia, Spain and Portugal).
3	Meter gauge	1067	Japan, Java, South Africa, Australia,
	"	1000	New Zealand.
	"	915	India, France, Argentina, Switzerland, Thailand, Lao PDR, Vietnam, Cambodia, Indonesia. Ireland.
4	Narrow gauge	762	India, Britain.
	"	610	India, South Africa.

No.	Country involves	Singapore-Kunming Rail Link	Distance (km)
1	Cambodia	Phnom penh-Loc Ninh	300
2	Vietnam	Loc Ninh-Hochinmin-Hanoi-Laocai	150+2000=2150
3	Lao PDR	Vientiane-Thakek-Muda-Tan Ap	466+53=519
4	China	Hekou-Kunming	350
5	Thailand	Three Padoga Pass-Namtok	150
6	Myanmar	Three Pagoda Pass-Mawlamyine	116



จีนโอกาสและความหวังของไทย

บทความบางส่วนจาก ผู้จัดการออนไลน์ 25 มกราคม 2550

ท่ามกลางกระแสเศรษฐกิจขาลง เรามีทางเลือกแค่ไหนเมื่อฝรั่งหัวแดง ซึ่งเป็นเลือดหล่อเลี้ยงเศรษฐกิจไทยมาช้านานเริ่มออกอาการอแง จนถึงกับขู่ไม่เข้ามาลงทุนโดยตรงหรือเอฟดีไอ บางทีกฎเกณฑ์สำคัญอาจอยู่ที่ภาคธุรกิจการส่งออก โดยเฉพาะการส่งออกไปยังตลาดศักยภาพสูงใกล้ตัว นั่นคือ จีน

ไทยกับการโหมกระแสเศรษฐกิจมังกร นายพิชญ์ เจริญมหาสาร รองปลัดกระทรวงพาณิชย์หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการค้าต่างประเทศ ผู้ได้รับสมญานามว่า “มิสเตอร์ไชน่า” กล่าวถึงโอกาสของไทยในตลาดจีน โดยเฉพาะโอกาสที่เกิดขึ้นจากเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ว่า “ณ เวลานั้นอย่าไปมองเรื่องประเด็นการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างประเทศในภูมิภาคกับจีน ที่ว่าไทยจะเสียเปรียบเวียดนามหรือเสียเปรียบจีน ทุกฝ่ายได้ประโยชน์อยู่แล้ว อยู่ที่ว่าใครได้มากได้น้อยแค่ไหน”

สำหรับการเจาะตลาดจีนของไทยอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเด็น เข้าทำนอง “แสงจืดรวมสงวนจุดต่าง” ท่านพิชญ์กล่าวว่า ประเด็นแรก จีนเป็นตลาดขนาดใหญ่ มีผู้บริโภคกว่า 1,300 ล้านคน แถมคนจีนรุ่นใหม่ก็เป็นพวกบริโภคนิยมที่มีกำลังซื้อมหาศาล ฉะนั้น เราควรแสวงหาโอกาสจากจุดนี้ ด้วยการส่งสินค้าที่เขาไม่มี และเป็นสินค้าคุณภาพสูง (Hi-end) อาทิ สินค้าเกษตร, อาหาร และอัญมณี เป็นต้น

ตอนนี้ ผลไม้ไทยเป็นที่รู้จักในตลาดจีนมาก โดยเฉพาะ “กล้วยไข่” จนคนจีนตั้งชื่อเรียกติดปากว่ากล้วยจักรพรรดิ ส่วนอัญมณี, ข้าวหอมมะลิ และเครื่องเทศ ซึ่งครั้งหนึ่งคนไทยมองว่าเป็นสินค้าหรูหราที่ไม่น่าจะทำกำไรในตลาดจีน เพราะนึกถึงคำว่า “จีน” ก็มักนึกถึงคำว่า “จน” กับ “ลั่วม” ทว่า ตอนนี้สินค้าฟุ่มเฟือยกลับเป็นสิ่งที่ทำกำไรไม่น้อย เพราะบรรดาหนุ่มสาวรุ่นใหม่ไม่ค่อยอดออมแบบจีนเก่า กอปรกับเศรษฐกิจที่โตวันโตคืนทำให้พวกนี้ก็มีกำลังซื้อสูง

ประเด็นที่สอง สำหรับสินค้าที่เรากับจีนมีเหมือนกัน เราต้องแสวงหาโอกาสโดยการร่วมมือกับเขาเอาจุดเด่นแต่ละฝ่ายมาผสานกัน เช่นบริษัทมิตรผล เข้าไปตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลในเขตปกครองตนเองชนชาติจ้วง กว่างซี (กวางสี) ซึ่งเป็นแหล่งปลูกอ้อยที่ใหญ่ที่สุดของจีน “เรามีเทคโนโลยี เขามีวัตถุดิบและแรงงานราคาถูก ตรงนี้ทำให้เราเอาจุดเด่นมาผสานกันจนสร้างกำไรมหาศาล”

นอกจากนี้ ถ้ามองไปยังตลาดในภูมิภาคอาเซียน คนแถวนี้มักติดกับมายาคติ “สินค้าไทยคุณภาพสูง สินค้าจีนคุณภาพต่ำ” แต่ตอนนี้จีนผลิตสินค้าได้ทุกระดับ ตั้งแต่ของคุณภาพย่นของเหมาโหล ถ้าเรานำเข้าสินค้าวัตถุดิบจากจีน แล้วนำมาประกอบเป็นสินค้าชิ้นหนึ่งดีตรา “ผลิตในไทย” เรามุกตลาดขายได้สบายแถมยังได้กำไรอื้อ หันมาดูโรงงานผลิตของแบรนด์เนมอย่าง พานาโซนิคกับ โซนี่ ตอนนี้เขาก็มาปั๊มตราผลิตในไทยกันเยอะแยะ เพื่อเจาะตลาดภูมิภาค

เบื้องลึกแรงผลักดัน FTA “จีนเข้ามาแสวงความร่วมมือกับอาเซียนทำเอฟทีเอก็เพื่อให้เศรษฐกิจของเขาก้าวกระโดดล้ำหน้าอเมริกา กับญี่ปุ่น ให้เศรษฐกิจบูมร่วมกับอาเซียน จีนได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของอาเซียน ตั้งแต่ปี 2001 ผ่านทางสนธิสัญญามิตรไมตรีและความร่วมมือ กับการทำเอฟทีเอ อาเซียน-จีนเมื่อปี 2004 ทั้งนี้ ที่เขาเข้ามาเพราะในปี 2020 อาเซียนจะกลายเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่มาก จีนในฐานะสมาชิกก็จะได้เข้าสู่ประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียนโดยปริยาย ฉะนั้น ตอนนี้คงต้องบอกว่าทุกฝ่ายได้ประโยชน์จากสัมพันธ์จีน-อาเซียน อยู่ที่ว่าใครได้มากได้น้อยแค่ไหน” รองปลัดฯ พิชญ์กล่าว

อุปสรรคขวางฝัน อย่างไรก็ตาม ท่านรองปลัดกระทรวงพาณิชย์กล่าวว่า การเจาะตลาดมังกรของไทยยังเผชิญปัญหาหลายประการ อาทิ เรื่องภาษากับจังหวะการเข้ารุก “ต้องยอมรับว่าคนไทยช้ากว่าเพื่อนบ้านในการเข้าร่วมกับจีน เนื่องจากเรามีอุปสรรคด้านภาษาและความหวาดระแวงว่าจะโดนจีนหลอก”

ตอนผมไปจีนครั้งแรกปี 1989 ไทยเริ่มไปลงทุนในผืนแผ่นดินจีนตอนใน พวกนี้เป็นวิสาหกิจที่มีได้มาตรฐานต่างจากวิสาหกิจแถบมณฑลชายฝั่ง พอเจอปัญหาคุยกันก็จะเจอกับ “3 ไม่” มีปัญหาคุยกับเขา เขาก็บอก “ไม่มีปัญหา” ต่อมาพอไปเน้นหนักๆเข้า เขาก็บอก “ไม่เป็นไร” สุดท้ายพอกิจการคนไทยเราจะเจ๊ง ทางจีนก็ตอบ “ไม่มีทางแก้” กอปรกับอุปสรรคด้านภาษาคุยกันไม่รู้เรื่อง เราเลยไปติดภาพไม่กล้าค้ากับจีน

ทว่า ตอนนี้จีนเป็นโอกาสของเรา จีนเปลี่ยนไป เศรษฐกิจเขาโต ประเทศก็เจริญเร็วมาก ศักยภาพในการบริโภคและร่วมมือยิ่งสูง “อย่าไปดูถูกเขา” ตอนนี้เราควรนำจุดเด่นของเขามาผสานเข้ากับของเรา

ส่วนประเด็นที่หลายคนสงสัยเรื่องการเก็บภาษีซ้ำซ้อนของสินค้าเกษตรไทยที่ส่งไปจีน แก่นสำคัญของปัญหาคือ ทางจีนเขามีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร 13% สินค้าอุตสาหกรรม 17% แต่ทางไทยไม่เก็บ ที่เราไปเจรจาลดภาษีเมื่อ 1 ตุลาคม 2004 เป็นการเจรจาลดภาษีเฉพาะภาษีศุลกากรไม่ได้ครอบคลุมถึงเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม ตรงนี้เลยเป็นข้อเสียเปรียบของเรา เราก็ได้แต่เสียดาย ด้วยการสวมตอว่าเป็นสินค้าเกษตรจากลาว หรือ พม่า เพราะ 2 ประเทศนี้เขามีสัญญา กับจีนเก็บภาษีแค่ 50% เราเลยได้ลดภาษีทางอ้อมเหลือ 6.5% หรือมีฉันทน์ เราก็ต้องยอมเสียเวลาขนส่งไปขึ้นแถบท่าเรือฝั่งตะวันออกของจีนซึ่งเขายอมลดภาษีให้บริเวณเมืองเท่านั้นๆ ทว่า การขนส่งทางเรือใช้เวลาเดินทางนาน โอกาสที่ผลผลิตทางการเกษตรจะเน่าเสียก็สูง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงอาศัยวิธีการขนส่งผ่านลาว หรือ พม่า

ด้านกระแสความกังวลว่าตลาดประเทศเพื่อนบ้านจะถูกสินค้าจีนตีแหลกลาญนั้น คงมิใช่ประเด็น เพราะคนแถวนี้ยังยึดติดกับมายาคติ “สินค้าไทยคุณภาพสูง สินค้าจีนคุณภาพต่ำ” ที่ได้พูดถึงไปแล้ว ตอนนี้จีนผลิตของได้จำนวนมาก (mass production) ราคาเลยถูกแถมผลิตสินค้าได้ทุกระดับ นอกจากนี้ เขายังมีบริษัทท้องถิ่นมากมาย (township enterprise) ที่เป็นหน่วยทดลองผลิตสินค้าหลายๆอย่างเพื่อพัฒนาความชำนาญในด้านนั้นๆ เขาล้ำหน้าเราไปมาก ขณะที่จีนก้าวหน้าจนส่งยานอวกาศไปนอกโลกแล้ว ไทยยังผลิตเครื่องบินใช้เองไม่ได้เลย ฉะนั้น ตอนนี้เราคงต้องเร่งแสวงหาโอกาสจากความร่วมมือและเกาะกระแสการเติบโตของจีน รองปลัดฯ กระทรวงพาณิชย์กล่าว

คุณเกริกกล้า สนธิมาศ
ประธานสมาคมโลจิสติกส์ไทย

เตรียมความพร้อม ‘โลจิสติกส์ไทย’ สู่เป้าหมาย “ศูนย์กลางอาเซียน”

บทความและภาพจาก หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ วันพฤหัสบดีที่ 9 สิงหาคม 2555



อีกไม่กี่ปีข้างหน้า การรวมประชาคมอาเซียนจะกลายเป็นก้าวสำคัญในการเชื่อมโยงการค้าขายของประชากรในภูมิภาคที่ถือเป็นอีกตลาดใหญ่ที่น่าสนใจ แนนอนว่ากลุ่มธุรกิจต่างชาติย่อมจับจ้องมองดูตาเป็นมัน ซึ่งผู้ประกอบการท้องถิ่นเองต้องมีแผนรับมือเมื่อเวลานั้นมาถึง โดยเฉพาะโลจิสติกส์ไทยต้องเร่งเตรียมความพร้อมก่อนจะถูกฉกฉวยโอกาสไปต่อหน้าต่อตา

เกริกกล้า สนธิมาศ ประธานสมาคมโลจิสติกส์ไทย ให้ความเห็นว่า เมื่อได้ยินคำว่า "รับมือ" คนจะเกิดความรู้สึกด้านลบ แต่อยากให้มองว่าเป็นโอกาส เพื่อจะได้เกิดความกลัวน้อยลง และมุ่งไปทางเดียวกันคือการหาอะไรที่จะเตรียมพร้อมรับมือกับมัน โดยมองด้วยความรู้สึกด้านบวก เพราะที่ผ่านมาผู้ประกอบการมักมองว่า จะแข่งขันได้หรือไม่ จึงทำให้เกิดความกลัว

“ถ้าหากมองว่าเป็นโอกาสของเรา กลับจะรับมือได้ดีกว่า แต่ถ้าเห็นว่าเป็นอุปสรรค เราจะกลัวแล้วไปตั้งกำแพงเยอะเยอะ จึงอยากให้ความคิดของผู้ประกอบการไทยเปลี่ยนไป อยากให้มองอะไรก็แล้วแต่เป็นโอกาสสามารถหยิบฉวยได้และกระตือรือร้นที่จะปรับปรุงตัวเอง”

ความพร้อมของโลจิสติกส์ไทยมีมาก เพราะถ้าตัดประเทศที่เป็นเกาะออกไปเช่น ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซียการขนส่งทางบกยังไม่ต้องผ่านไทยอย่างค้าขายกับลาว หรือพม่า น่าจะมาขึ้นฝั่งที่แหลมฉบังเพื่อส่งต่อไป

“ระบบโลจิสติกส์อยู่แค่ใครจะดำเนินการ จัดการ ได้ดีกว่า มีประสิทธิภาพ และประหยัดที่สุดในการไปถึงมือผู้รับสินค้า ถ้ามองไปตรงนี้จะเห็นว่าโอกาสยังมี เพราะใคร ๆ ต้องมาผ่านประเทศเราในเรื่องโลจิสติกส์ยังงี้ก็ตาม สำหรับอาเซียนเราได้เปรียบเพียงแต่เราจะฉวยโอกาสนี้ได้ยังไงเท่านั้น มันมีโอกาสนั้นแล้วไปในช่องทางไหน ไม่ใช่แค่รอให้รัฐเป็นคนทำ”

สำหรับผู้ประกอบการไทยระดับสูงมีความพร้อมอยู่แล้ว เช่น บางบริษัทไปเทคโนโลยีบริษัทต่างชาติที่มีความชำนาญเพื่อนำระบบโลจิสติกส์กระจายสินค้า และบุคลากรเดิมที่มีความรู้ของบริษัทต่างชาติมาเพิ่มประสิทธิภาพให้ตนเอง ซึ่งบริษัทเหล่านี้มองว่าเป็นโอกาสซึ่งโอกาสมากหรือน้อยมีทุกหนทุกแห่ง จึงอยากให้มองเป็นโอกาสมากกว่าอุปสรรค

ขณะที่บริษัทขนาดกลางและเล็กที่บอกว่ากลัวยักษ์ใหญ่จะเข้ามา สิ่งที่ยังอยากให้เห็นคือ ไม่ว่าใครเข้ามาลงทุนก็แล้วแต่ คนที่เข้ามาต้องพึ่งแรงงานคนพื้นที่เพื่อจะพัฒนาต่อไป ดังนั้นเราเป็นเจ้าของพื้นที่อยู่ การที่ต่างชาติเข้ามาเขาไม่กล้าเข้ามาทุบทั้งหมด แต่จะทุบบางส่วนและให้เราเป็นหุ้นส่วน ระยะต่อจากนี้ไป ชาติในอาเซียนคงต้องมาคุย



กันว่าจะเลือกผลิตอุตสาหกรรมอะไรในประเทศของตน เพื่อจะไม่ต้องแข่งขันเอง และเป็นการกระจายของระบบโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพในภูมิภาคนี้

การตั้งเป้าเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอาเซียนของไทย ทางอากาศสุวรรณภูมิมีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการบินตรงไม่ต้องอ้อมส่วนทางน้ำไทยยังได้เปรียบเพราะท่าเรือแหลมฉบังเป็นทางตรง ทำให้ต้นทุนในการขนส่งลดลง สำหรับทางบก การขนส่งโดยรถไฟยังเป็นปัญหาหนักทีเดียว เนื่องจากความคิดของคนภายในที่ยังมองว่าการเข้ามาของเอกชนจะส่งผลกระทบต่องานของตนที่ทำอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับคนที่อยู่เดิมได้มีความมั่นใจถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น จึงควรตั้งเป็นกรรมาชีพเพื่อจะได้มีเงินมาพัฒนาและบริหารจัดการรถไฟให้ดีขึ้น เพราะทุกวันนี้การรถไฟต้องแบกรับภาระทุกอย่างเองหมด ส่วนรถไฟความเร็วสูงคงเป็นแค่เรื่องของคนโดยสารอย่างเดียว สินค้าคงเป็นความเร็วสูงไม่ได้ เพราะใช้รางร่วมกันไม่ได้ เนื่องจากเรื่องความเร็วในการวิ่ง และน้ำหนักในการบรรทุกที่ต่างกัน

ขณะที่กฎหมายบางข้อยังเป็นปัญหาเช่น รถบรรทุก 10 ล้อติดเรื่องน้ำหนัก หรือความสูงของตู้คอนเทนเนอร์ที่เมื่อวิ่งในต่างประเทศไม่มีปัญหา แต่เมื่อมาวิ่งในเมืองไทยกลับโดนจับ เสียเวลาพอสมควรในการพัฒนาเรื่องพวกนี้ จึงต้องเร่งแก้ไขกฎต่างๆ ให้เป็นมาตรฐานยิ่งขึ้น

คำตอบของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยคือ ความสามารถที่จะก้าวสู่ระดับสากลมีมากแค่ไหน สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่คงไม่ต้องพูดถึง แต่สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็ก การพัฒนาสู่ระดับภูมิภาคยังค่อนข้างน่าหนักใจ ซึ่งจริงแล้วอยู่ที่เขาด้วยว่าอยากพัฒนาหรือไม่ มีการเตรียมความพร้อมแค่ไหน อย่างแรกคือความรู้เรื่องภาษาอังกฤษ ที่ไม่ใช่แค่นักเรียนที่ควรรู้ แต่ผู้ประกอบการเองควรรู้ด้วย ควรเตรียมตัวเอง ขวนขวายให้ตัวเองมีความสามารถ

อย่างที่สองคือเพื่อนบ้านของเรามีโอกาสอะไรบ้าง ก้าวเข้าไปหาโอกาส ต้องสร้างโอกาสให้ตัวเอง อย่ารอให้รัฐเข้ามาช่วย ควรเริ่มเลยถ้าคิดว่าอยากทำอะไร เพราะถ้าไม่เริ่มไม่มีใครเข้ามาช่วยเราได้ เช่น ไปดูตลาดของเขาว่าเป็นอย่างไร มุ่งพัฒนาสินค้าของเราให้ดีจนเกิดการยอมรับ จนอยากซื้อสินค้าจากเราแทน วันนี้จึงควรถามตัวเองว่าเราได้ทำอะไร หรือยัง ที่จะปรับปรุงคุณภาพให้ดีขึ้น สินค้ามีมาตรฐานหรือยัง เพราะที่เรากลัว ๆ บริษัทต่างชาติ ก็เพราะเขามีมาตรฐานสูง

ตอนนี้พม่าพยายามพัฒนาท่าเรือที่ย่างกุ้ง โดยมีทางฮ่องกงและหลายประเทศที่เข้าไปร่วมพัฒนา เพราะว่าจะต้องรีบเปิด ส่วนท่าเรือทวายของพม่า คล้าย ๆ กับมาบตาพุด แหลมฉบังของเรา ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนา อย่างน้อย ๆ ประมาณ 8 ปี ถึงจะเกิดความเจริญขึ้นตรงนั้น แต่ตรงย่างกุ้งจะได้เปรียบ ตรงที่จะมีสินค้านำเข้าโดยตรงไปได้เลย ไม่ต้องรอไปผลิตอะไรยังงั้น เพราะฉะนั้นท่าเรือย่างกุ้งยังไถ่ตอนนี้ถูกพัฒนาเต็มที่ คนวิ่งเข้าไปพยายามจะทำกันตรงนั้น ดังนั้นทางเรือส่วนหนึ่งอาจจะขึ้นตรงแหลมฉบังของเรา อีกส่วนที่ไม่อยากอ้อม อาจจะขึ้นตรงพม่าก็ได้ ท่าเรือของเราน่าจะได้ตรงส่วนของลาวกับกัมพูชา

ประเทศจีนพยายามเอาผลผลิตลงมาตรงอาเซียน โดยอาจจะขายไปทางพม่า ลาว หรือกัมพูชา แต่กับเวียดนามเขากำลังมีปัญหาเรื่องเกาะที่กำลังเรียกร้องกันอยู่ และยังหาข้อสรุปอะไรไม่ได้ กลายเป็นการเมืองระหว่างประเทศที่ใหญ่มาก ดังนั้นในแง่ของเวียดนามกับจีน คิดว่า เดิมของจากจีนอาจจะลงเวียดนาม แต่ตอนนี้คงไม่แล้ว คงเอามาลงทางเราหรือพม่า เพื่อกระจายสินค้าดีกว่า เราจะได้ประโยชน์จากการที่เขายังไม่สามารถที่จะตกลงกันได้ ปัญหาเรื่องดินแดน ยิ่งทางน้ำ ถ้าเวียดนาม ยังมีปัญหากับจีนอยู่อย่างนี้ ของส่วนหนึ่งก็ต้องมาทางไทย ฉะนั้นยังทางน้ำเราก็กังคังมีศักยภาพ และก็มีโอกาสมากทีเดียว เรื่องภัยธรรมชาติไม่มีใครบอกได้ แต่ต้องมีการเตรียมความพร้อม เพื่อที่จะไม่เผชิญภัยธรรมชาติแบบเก่า ๆ อีก ส่วนอนาคตของโลจิสติกส์ไทยจะต้องมีการเตรียมความพร้อมในส่วนของคนที่เกี่ยวข้องทุก ๆ ด้าน เราพยายามทำงานวิจัยทางด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ให้คนทั่วไปเข้าใจได้ง่าย เอาไปใช้ได้เลย โดยบริษัทเล็ก ๆ ไม่มีเงินทำงานวิจัยนี่จึงเป็นประโยชน์ในการช่วยระดับหนึ่ง ถ้ามีการย่อยให้เข้าใจได้ง่าย ๆ และจะต้องกระจายวงให้มากขึ้น ไม่ได้อยู่ในแวดวงของนักวิชาการวงเล็กๆ เท่านั้น และหานักวิชาการหน้าใหม่ๆ ที่สามารถทำวิจัยให้กับบริษัทเล็กๆ ได้ เพื่อให้มีฐานด้านโลจิสติกส์ให้มากขึ้น

ขณะเดียวกัน ผศ.ดร. สมหมาย ผิวสะอาด คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มทร. ธัญบุรี ให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันจะเห็นเรื่องโลจิสติกส์ในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ส่วนต่างประเทศคงจะเป็นทางเรือ แต่ถ้าเป็นประชาคมอาเซียน มีการเปิดประเทศ คิดว่าระบบรางคงจะมีความสำคัญ ในตอนแรกอาจจะมีการลงทุนที่มาก แต่ในระยะยาวนั้น จะได้ทั้งในเรื่องของการจราจร และการประหยัดค่าใช้จ่าย

“ประเทศเราใช้งบประมาณในเรื่องของพลังงานไปมหาศาล ถ้าหากว่ามีการปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของประเทศเราให้ดีขึ้น ในอนาคตข้างหน้าเราจะมีเงินเหลือ และสามารถนำเงินตรงนั้นไปใช้จ่ายในการพัฒนาประเทศด้านอื่นได้มากขึ้น”

ระบบโลจิสติกส์ไทยเราทำมานาน และวางแผนไว้อย่างดีนายกองเองเรามีสนามบินสุวรรณภูมิ หรือสนามบินดอนเมืองเราก็ไม่ได้ปล่อยไว้เฉย ๆ ก็ยังมีการใช้อยู่ตลอด จากการช่วงชิงแข่งขันเรื่องสนามบินในหลาย ๆ ประเทศ จะเห็นได้ว่าหลาย ๆ ประเทศพยายามช่วงชิงที่จะเป็นหนึ่ง เราอาจจะต้องมีการปรับปรุง หากจุดเด่นของเรา คือในตอนนี้เราก็มีจุดเด่นมากมาย แต่อาจจะต้องขยับขยาย อย่างเช่น คราวก่อนมีปัญหาเรื่องรันเวย์ เราก็ต้องพยายามไม่ให้เกิดเหตุการณ์แบบนั้นอีก เพราะทั่วโลกจับตามองประเทศไทยเรา การใช้ประโยชน์จากสนามบินดอนเมือง แทนที่จะเอาไปใช้อย่างอื่น เพราะศักยภาพของมันก็ยังคงเป็นสนามบิน เพื่อที่ประเทศเราจะได้มีสนามบินรองรับถึง 2 ที่ ในขณะที่ประเทศอื่นเขาไม่สามารถทำได้อย่างเรา

ระบบโลจิสติกส์ของไทยที่เห็นได้ชัด น่าจะเป็นระบบรถบรรทุก การขนส่งตรงนี้จากที่สังเกตดู ถ้าเศรษฐกิจขยับดีขึ้น จะเห็นรถบรรทุกเยอะมาก แต่ในช่วงเศรษฐกิจฟองสบู่จะเห็นได้ชัดเลยว่า รถบรรทุกแทบจะไม่เห็นเลย แล้วก็ค่อย ๆ เพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งก็สอดคล้องกับเศรษฐกิจของประเทศที่พัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ เรื่องที่เป็นห่วงคือ เวลาที่จะเสียไปกับการขนส่งโดยใช้ระบบรถยนต์ ซึ่งปัญหาเรื่องรถติด ปัญหาเรื่องถนน ยังไม่นับปัญหามือบที่มาปิดถนน ส่วนระบบท่าเรือ เราพัฒนามาเยอะ แต่ว่าที่ผ่านมาเรายังไม่มีประชาคมอาเซียน เราก็กังมองเฉพาะท่าเรือที่จำกัดอยู่ในประเทศเรา ระบบโลจิสติกส์ไทย ระบบที่ประหยัดที่สุดคือ ระบบราง แต่ในปัจจุบันระบบการขนส่งของไทย ระบบรางจะใช้น้อยมาก เพราะมีจุดจำกัดในเรื่องเส้นทาง คือจุดที่ไปลง ถ้าเราเคยขึ้นรถไฟ จุดที่ผ่านคือจุดที่ไม่ค่อยมีคน ก็เลยไม่ใช่จุดที่สินค้าจะไปลงแล้วกระจายได้ทันที มันกลายเป็นจุดที่ต้องไปลงแล้วขนต่ออีกจึงทำให้เป็นข้อจำกัด ที่จะต้องวางแผนว่า ทำอย่างไรถึงจะให้ระบบรางมีประโยชน์และประสิทธิภาพมากกว่านี้ในการไปสู่ผู้รับต้องปรับระบบรางใหม่ทั้งประเทศ ด้านการขนส่งคงไม่เพียงแค่ขนส่งคนอย่างเดียวแล้ว คงจะมีเรื่องของการขนส่งสินค้าต่างๆ ตามมาด้วยที่ผ่านมามีพื้นที่ประเทศไทยของเราถือได้ว่าเป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียนทางด้านระบบโลจิสติกส์ ทั้งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ หากต่อไประบบโลจิสติกส์ของไทยได้รับการปรับปรุง และพัฒนาให้มากขึ้น คงจะเป็นช่องทางในการสร้างรายได้ให้กับประเทศได้อีกมาก

รถไฟความเร็วสูงคืออะไร

กุมภาพันธ์ 2552

สมาคมรถไฟแห่งประชาชาติ (International Union of Railways: UIC) ได้ให้คำจำกัดความของรถไฟความเร็วสูง (High Speed Train) ว่าหมายถึงขบวนรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูงกว่า 200 กม./ชม. บนเส้นทางการเดินรถเดิมที่ได้รับการปรับปรุงแล้ว หรือวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่า 250 กม./ชม. บนเส้นทางพิเศษที่สร้างขึ้นเพื่อการเดินรถไฟความเร็วสูงโดยเฉพาะ

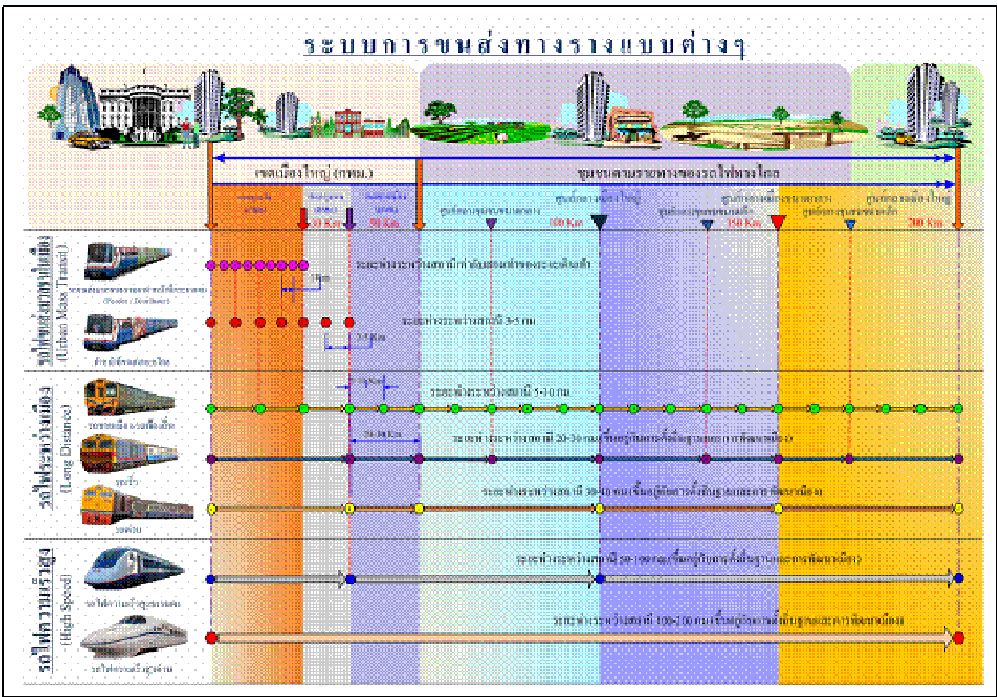
จากประสบการณ์ที่ได้ไปร่วมทำงานกับบุคคลที่อยู่นอกอาเซียน มีโอกาสได้พบ ได้ฟังแนวคิดเรื่องการพัฒนากระบวนการขนส่งทางรถไฟ หรือที่เรียกกันขณะนี้ว่า “ระบบขนส่งทางราง” ก็พบว่ายังมีความเข้าใจสับสนกันอยู่พอสมควร เช่น ยังไม่ทันได้ทำรถไฟที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้นมาระดับหนึ่งเสียก่อน ก็จะข้ามไปทำรถไฟความเร็วสูงเลย หรือความเป็นห่วงกังวลว่า จะต้องเปลี่ยนความกว้างของรางรถไฟให้เป็นมาตรฐานเสียก่อนที่จะทำเป็นทางคู่หรือรถไฟฟ้าด้วยเกรงว่ารถไฟรางกว้าง 1,000 มม. หรือที่เรียกกันว่า Meter Gauge ที่มีใช้อยู่เดิมจะไม่สามารถพัฒนาไปเป็นรถไฟความเร็วสูงได้ในอนาคต รวมทั้งความคิดที่จะขยายเส้นทางรถไฟขนส่งมวลชนออกไปบริการชุมชนที่อยู่ห่างไกลเพียงเพราะเห็นว่าระบบที่สร้างขึ้นใหม่นี้ดีกว่ารถไฟดั้งเดิม ดังนี้ เป็นต้น

ความสับสนนี้เกิดจากขาดการจัดระเบียบความคิดให้เหมาะสม ถ้าจัดระเบียบความคิดเรื่องการพัฒนากระบวนการขนส่งทางรางให้เป็นหมวดหมู่แล้ว การจำแนกระบบราง สามารถจำแนกหน้าที่การทำงานตามพื้นที่ได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 ระบบรางทำหน้าที่เป็นระบบขนส่งมวลชนในเมือง (Urban Rail)
- กลุ่มที่ 2 ระบบรางทำหน้าที่ขนส่งระยะไกลระหว่างเมือง (Inter - City Rail) และ
- กลุ่มที่ 3 ระบบรางที่เป็นรถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail)

ระบบรางทั้งสามประเภทนี้ทำหน้าที่ในระบบเศรษฐกิจคนละอย่างและแนวคิดที่ใช้ในการออกแบบก็แตกต่างกัน ซึ่งหากไม่จัดระเบียบความคิดให้ดีและตัดสินใจเลือกดำเนินการให้เป็นระบบ อย่างเหมาะสมแล้ว คุณประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการลงทุนซึ่งมีมูลค่ามหาศาลก็อาจจะไม่สมประโยชน์เท่าที่ควร

ดังเป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าการขนส่งเป็นอุปสงค์ที่เกิดความต้องการบริโภคสินค้าอื่น หรือเรียกกันในภาษาอังกฤษว่าเป็น “Derived Demand” การกำหนดรูปแบบระบบขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการในระบบเศรษฐกิจจึงต้องสอดคล้องกับการพัฒนาของอุปสงค์ที่เป็นต้นทาง หรือ Primary Demand อุปสงค์ที่เป็นต้นทางดังกล่าว ได้แก่ การกำหนดผังเมือง (Town Planning) การจัดรูปแบบการใช้ที่ดิน (Land Use Planning) และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ (Human Settlement) การจัดวางระบบขนส่งที่สามารถกล่าวได้ว่าประสบความสำเร็จจะเกิดขึ้นได้ก็โดยการเข้าไปจัดการปัจจัยต้นทางอย่างเพียงพอ หรือที่เรียกว่า **การบริหารด้านอุปสงค์ (Demand Side Management)**



ประวัติ คุณจิระ ห่องสำเร็จ

รายการ “EconBiz”

สถานีวิทยุคลื่นความคิด อสมท. 96.5 MHz

หลังจากเรียนจบสาขาวิชาการหนังสือพิมพ์ จากคณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในปี 2523 ได้ทำหนังสือพิมพ์ 6 เดือน ในช่วงฝึกงานที่น.ส.พ.สยามรัฐรายวัน และนิตยสารเศรษฐกิจรายสัปดาห์ ของสำนักพิมพ์ไคมทอง ในปีเดียวกัน หลังจากนั้นได้สมัครเข้าไปทำงานในตำแหน่งผู้สื่อข่าว ที่สำนักข่าวไทย อ.ส.ม.ท. ทำข่าวสายเศรษฐกิจ ในด้านคมนาคมและเกษตร วนเวียนอยู่ในสายข่าวเศรษฐกิจ เป็นเวลา ประมาณ 4 ปี



จากนั้นได้มีโอกาสไปเริ่มบุกเบิกข่าวทีวี ช่อง 9 อ.ส.ม.ท. ยุค ดร.สมเกียรติ อ่อนวิมล โดยตระเวนทำข่าวทุกประเภท ตั้งแต่ข่าวการเมือง เศรษฐกิจ สังคม ทั้งในและต่างประเทศ เป็นเวลา 4 ปี จนกระทั่งปี 2531 จึงลาออกจากอาชีพนักข่าว ในยุครัฐบาลชาติชาย ที่รัฐเข้ามาควบคุมสื่อของ

รัฐอย่างมาก โดยเบนเข็มจากวิชาชีพข่าวไปสู่งานด้านอื่น เปลี่ยนสายการทำงาน ไปเรียนรู้ การทำงาน และบุกเบิกงานด้านโรงงานอุตสาหกรรม ผลิตเครื่องบินบังคับวิทยุ ส่งออก อยู่หลายปี จนกระทั่งปี 2539 ตัดสินใจกลับเข้าวงการทีวี อีกครั้ง ในช่วงที่มีการก่อตั้งสถานีโทรทัศน์ไอทีวี “ทีวีเสรี” ขึ้น โดยทำหน้าที่บรรณาธิการข่าว เศรษฐกิจ และต่อมาได้รับหน้าที่เป็นบรรณาธิการบริหาร รวมเวลาที่อยู่ไอทีวี 5 ปี ก่อนที่จะลาออกในช่วงรัฐบาล

พ.ต.ท.ทักษิณ โดยทำธุรกิจสื่อเล็กๆ ด้วยตัวเอง ในนามบริษัท อี-แมสคอม เพื่อผลิตสื่อโทรทัศน์วิทยุ และสื่อนิวมีเดีย มีเว็บไซต์ www.SMEMedia.com เป็นช่องทางในการนำเสนอข่าวสาร

ในระหว่างนั้นได้มีโอกาสเข้าร่วมงานกับสื่อหลายค่าย ไปพร้อมๆกับการทำบริษัทส่วนตัว โดยได้ ร่วมงานกับ สถานีวิทยุ 101 นิวส์แซนแนล

สถานีข่าว ยูบีซี 7 และASTV News 1 ในยุคก่อตั้ง (ปี2547-2549) ในตำแหน่งบรรณาธิการบริหาร ปัจจุบัน เป็น กรรมการผู้จัดการบริษัท อี-แมสคอม จำกัด / และผู้ดำเนินรายการวิทยุ “ชั่วโมงเศรษฐกิจ” ทางวิทยุจุฬา F.M.101.5 MHz. เวลา 09.00-10.00 น และรายการ “Econ Biz” ทางวิทยุ Modern Radio อสมท. F.M.96.5 MHz. เวลา 16.00-17.00 เป็นประจำทุกวันจันทร์-ศุกร์ และอาจารย์พิเศษด้านสื่อสารมวลชนสถาบันการศึกษาหลายแห่ง

นอกจากงานด้านสื่อแล้ว ยังมีโอกาส ในการร่วมกับเพื่อร่วมวิชาชีพข่าวโทรทัศน์ ก่อตั้งสมาคมนักข่าววิทยุและโทรทัศน์ไทย โดยทำหน้าที่ นายกสมาคม และกรรมการสมาคม ในช่วงแรก ปัจจุบันเป็นที่ปรึกษาของสมาคม

