



'เมกะโปรเจกต์' ดิสริปต์วิชาชีพอวิศวกร

สภา วิศวกร (COE) ระดมผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางราง (ขร.) สมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้างไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ร่วมเสวนา “โครงการเมกะโปรเจกต์ภาครัฐ วิศวกรไทยได้หรือเสีย” โดยมี นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รมช.คมนาคม เป็นประธานพิธีเปิดเสวนา ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค

ดร.ประเสริฐ ตปนียางกูร เลขานุการสภาวิศวกร กล่าวว่า โครงการลงทุนขนาดใหญ่ หรือเมกะโปรเจกต์ ของภาครัฐ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในระยะเร่งด่วน 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) เพื่อพัฒนาด้านการขนส่งทางถนน ระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีจำนวนถึง 44 โครงการ วงเงิน 1.974 ล้านล้านบาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงการด้านระบบราง อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 7 เส้นทาง 993 กิโลเมตร ในเส้นทางจะเข็งเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เส้นทางชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โครงการความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน 252 กม. และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) 3 เส้นทาง ในสายพัทยา-มาบตาพุด สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี

โครงการลงทุนขนาดใหญ่รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน การขยายสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินอู่ตะเภา โครงการลงทุนขนาดใหญ่ในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ อีอีซี โครงการรถไฟฟ้ามหานครของกรมการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) แต่ที่ผ่านมากลับพบข้อจำกัดในการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านวิศวกรรม ทั้งในขั้นตอนการออกแบบ การก่อสร้าง และการผลิตแก่วิศวกรไทย ส่งผลให้ประเทศไทย มีความจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและนำเข้า





สิ่งก่อสร้างจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

ศุภฤกษ์ สูดยอดประเสริฐ หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน ขร. กล่าวว่า เงินลงทุนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ หรือ เมกะโปรเจกต์ ของภาครัฐ วงเงิน 1.974 ล้านล้านบาท แบ่งเป็นเงินลงทุนทางด้านระบบราง 1.2 ล้านล้านบาท โดยแผน 8 ปี ทางด้านระบบรางมีทั้งหมด 2 โครงการ คือ โครงการรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มการขนส่งสินค้า 20% ภายใน 3 ปี และโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-โคราช ดำเนินการแล้ว ในอนาคตจะมีโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก และโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ซึ่งเป็นการร่วมมือระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ขณะนี้อยู่ระหว่างปรับรูปแบบขบวนรถให้ลดลง ซึ่งยังไม่ได้ข้อสรุป เนื่องจากญี่ปุ่นมองเป็นโครงการของไทย ยินดีให้การสนับสนุนแหล่งเงินทุน

“ปัจจุบันมีวิศวกรที่จบทางด้านระบบรางโดยตรง ประมาณ 10 คน ส่วนใหญ่จะเป็นวิชาเลือก นอกจากนี้มีหลักสูตร ปวช.ด้านรางมีการเรียน 2 ปี โดยเรียนในไทย 1 ปีและฝึกอบรบทางด้านโยธา ก่อสร้าง และระบบรางที่จีน 1 ปี บางหลักสูตรใช้เวลา 1.5 ปี ได้ใบประกาศนียบัตร 2 แห่ง ทั้งจากไทยและจีน ขณะนี้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (มจพ.) ร่วมกับกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม จัดตั้งหลักสูตรวิศวกรรมด้านรางโดยเฉพาะ ซึ่งอาจจะต้องใช้เวลากว่าจะผลิตบุคลากรมาป้อนตลาด”

ในอนาคตอันใกล้นี้ กรมการขนส่งทางราง จะเห็นสัญญาความร่วมมือกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วท.) เพื่อ

ให้ช่วยทดสอบโบกี้ ระบบราง ในส่วนของระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณให้ศูนย์ทดสอบผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (PTEC) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ทำการทดสอบส่วนวัสดุ ให้ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC) สวทช. ทดสอบ รวมทั้งมาตรฐาน เป็นหน้าที่ของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)

นายจุลเทพ จิตะสมบัติ วิศวกรอำนวยการศูนย์โครงการปรับปรุงทาง รฟท. กล่าวว่า รถไฟฟ้าสายสีแดงของรฟท. รับขนส่งคนแถบปริมณฑลให้เดินทางเข้าเมืองสะดวกสบาย เป็นการกระจายโครงข่ายของรฟท. ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง ได้ระบุในข้อกำหนดของผู้ว่าจ้าง (TOR : Term of Reference) ให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรมจากจีนให้สถาบันการศึกษา ภาคอุตสาหกรรม และหน่วยงานวิจัยชั้นนำของไทย เพื่อพัฒนาและยกระดับศักยภาพวิศวกรไทย รวมทั้งด้าน

การดำเนินงานหรือ โอปเรชั่น และการบำรุงรักษา ซึ่งรฟท.ฝึกอบรมด้าน Operation และการบำรุงรักษา โดยรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและงานและวิจัยพัฒนาจากจีน ตามที่ระบุไว้ในสัญญา 2.3 ซึ่งปัจจุบันจบแค่ครั้งนี้ ทั้งนี้ยังขาดในส่วนของการผลิตและการวิจัยและพัฒนา จึงต้องการเสนอให้ภาครัฐช่วยผลักดันในส่วนนี้ด้วย

ด้านดร.วิฑูร เจียมจิตต์ตรง นายกสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย (วปท.) กล่าวว่า หากเป็นโครงการขนาดเล็ก เชื่อมั่นว่าวิศวกรไทย และผู้ประกอบการก่อสร้างไทยสามารถทำได้ทุกอย่าง ซึ่งเป็นไปตามกฎกติกาที่สภาวิศวกรและวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) กำหนดไว้



แต่ขณะนี้ก็มีโครงการขนาดใหญ่ระดับเมกะโปรเจกต์เกิดขึ้นมากมายหลายโครงการ เช่น ถนนไฮเวย์ อุโมงค์ สะพาน สนามบิน และท่าเรือ เป็นต้น ซึ่งบางโครงการ หรือเทคโนโลยีบางอย่าง ยังถือเป็นเรื่องใหม่สำหรับวิศวกรไทย ทำให้โครงการมีความซับซ้อนกว่าเดิม หากวิศวกรไทยไม่ปรับตัวอาจจะถูกดิสริปต์ หรือการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนวิศวกรไทย 2 แสนคน ใน 7 สาขา หากจำแนกถึงจำนวนสามัญวิศวกรและวุฒิวิศวกรแล้วยังมีไม่เพียงพอ และไม่มีปรับจำนวนให้สูงขึ้นเมื่อเทียบกับอาเซียน วิศวกรไทยเมื่อเทียบกับวิศวกรสิงคโปร์ ทักษะความเชี่ยวชาญยังห่างไกลอีกหลายเท่า ในส่วนของอัตราผลตอบแทน ของจีนกับไทยต่างกันถึง 5 เท่า ไทยได้ 1 แสนบาทต้น ๆ แต่จีนได้ 5 แสนบาท

อังสุรัสมิ์ อารีกุล นายกสมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้างไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า สภาวิศวกรอบรมวิศวกร

จีน 227 คน ในทางกลับกันวิศวกรจีนได้อบรมและให้ความรู้ด้านรถไฟฟ้าความเร็วสูงแก่วิศวกรไทย ด้วยหรือไม่ อีกทั้งขอบข่ายการทำงานของวิศวกรจีนที่ผ่านการอบรม สามารถทำงาน ได้แค่ไหน ภาระความรับผิดชอบเทียบเท่าวิศวกรไทยทั้งแพ่งและอาญาหรือไม่ ในโครงการเมกะโปรเจกต์

“สำหรับโครงการเมกะโปรเจกต์ ในเขต อีอีซีเฉพาะ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มูลค่าโครงการ 1.7 ล้านล้านบาทนั้น ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมก่อสร้างสูง เนื่องจากเปิดเฉพาะใน อีอีซี ในเรื่องนี้ สมาคมฯ ต้องคอยตอบคำถามสมาชิกว่าเหตุใดโครงการเมกะโปรเจกต์ จึงไม่กระจายไปตามภูมิภาคอื่น ๆ เช่น ภาคใต้ เหนือ บ้าง” นายกสมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้างไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ทั้งท้าย ...“เมกะโปรเจกต์” เป็นโอกาสอันท้าทายต้องเรียนรู้แล้วเติบโตไปด้วยกัน

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง