

แบบรายงานการเข้าร่วมการเสวนาวิชาการ

เรียน เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ตามที่เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ได้อนุญาตให้

นางอารียา สุขโต วิทยากรชำนาญการพิเศษ เลขที่ตำแหน่ง ๘๑๒ เข้าร่วมกิจกรรม “สำนักภาษาต่างประเทศสัญจรเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความรู้กับหน่วยงานภายในประเทศ” จัดโดย สำนักภาษาต่างประเทศ ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐ เวลา ๐๘.๓๐ – ๑๖.๓๐ นาฬิกา ณ ศูนย์วัฒนธรรมเกาหลีประจำประเทศไทย ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร บัดนี้ กิจกรรมดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว จึงขอเสนอรายงานดังนี้

๑. รายละเอียดกิจกรรม

วัน/เวลา	หัวข้อกิจกรรม	ชื่อวิทยากร
๒๗ เมษายน ๒๕๖๐		
๐๘.๓๐ นาฬิกา	- รถออกจากสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ (โดยรถตู้สำนักงาน)	
๐๙.๑๕ นาฬิกา	- เดินทางถึงศูนย์วัฒนธรรมเกาหลีประจำประเทศไทย ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ	
๐๙.๓๐ นาฬิกา	- กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมกิจกรรม	- นายอิม มั่น-กยู กงสุลใหญ่สถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐเกาหลีประจำประเทศไทย
๐๙.๔๐ นาฬิกา	- กล่าวเปิดกิจกรรม	- นางชลลดา กันคัล้อย ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ
๐๙.๕๐ – ๑๐.๐๐ น.	- มอบของที่ระลึกและถ่ายภาพหมู่	
๑๐.๐๐ – ๑๒.๐๐ น.	- การบรรยายในหัวข้อ เรื่อง “การขนส่งระบบรางของเกาหลีใต้”	- นายคิม โดวอน ผู้อำนวยการสำนักโครงการระหว่างประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทย สาธารณรัฐเกาหลี ดำเนินการล่ามแปลภาษาไทย-เกาหลี โดยนักวิเทศสัมพันธ์

วัน/เวลา	หัวข้อการอภิปราย	ชื่อวิทยากร
๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น.	- รับประทานอาหารกลางวัน	
๑๓.๐๐ - ๑๖.๐๐ น.	- ศึกษาเรียนรู้วัฒนธรรมเกาหลีผ่านกิจกรรมที่ ศูนย์วัฒนธรรมฯ กำหนด	
๑๖.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.	- เดินทางกลับสำนักงานเลขาธิการสภา ผู้แทนราษฎร	

๒. จำนวนผู้เข้าร่วมการเสวนาวิชาการ

จำนวนประมาณ ๖๐ คน ประกอบด้วยข้าราชการสำนักภาษาต่างประเทศและตัวแทนจากสำนักอื่น ๆ ที่เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว

๓. สรุปสาระสำคัญจากการเข้าร่วมกิจกรรม

การบรรยายในหัวข้อ เรื่อง “การขนส่งระบบรางของเกาหลีใต้” โดย นายคิม โดวอน (ผู้อำนวยการสำนักโครงการระหว่างประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทย)

การศึกษาคือความเป็นไปได้ของระบบรางเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยได้เชิญผู้เชี่ยวชาญด้านระบบราง ซึ่งประเทศไทยในขณะนี้มีความจำเป็นในการพัฒนาระบบราง ซึ่งเกาหลีใต้มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบรางของประเทศไทยในครั้งนี้ ดังนั้น จึงเห็นว่าจะมีความสอดคล้องในการจัดกิจกรรมในครั้งนี้ ที่จัดให้มีการบรรยายพิเศษนำเสนอ แผนนโยบายการขนส่งระบบรางของเกาหลีใต้ นับเป็นโอกาสอันดีในการถ่ายทอดความรู้ ด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นร่วมกันเกี่ยวกับนโยบายระบบรางของเกาหลี

การมาเยือนประเทศไทยในครั้งนี้ ได้มีโอกาสร่วมหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในโอกาสนี้ได้ประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและได้รับข้อมูลความรู้เป็นอย่างดี ซึ่งข้อหารือเรื่องระบบรางของเกาหลีใต้ จะเป็นการให้ข้อมูลความรู้ การดำเนินการโครงการระบบรางที่จะทำร่วมกันระหว่าง ๒ ประเทศ ในขอบเขตของกฎหมายของไทย โดยเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างการรถไฟเกาหลีใต้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จะพัฒนาแนวทางความร่วมมือระหว่าง ๒ ประเทศ

ภาพรวมระบบรางของเกาหลีใต้

ประเทศเกาหลีเป็นประเทศที่มีพื้นที่เล็กกว่าประเทศไทยหลังจากเกาหลีใต้และเกาหลีเหนือแบ่งออกเป็น ๒ ประเทศ ทำให้ประเทศเกาหลีใต้มีพื้นที่เพียง ๑ ใน ๓ ของประเทศไทย ระบบรางของเกาหลีใต้มีการพัฒนามากกว่าประเทศไทย ประชาชนส่วนใหญ่ของเกาหลีใต้อาศัยอยู่ระหว่างกรุงโซลและเมืองรอบนอก และประชากรบางส่วนกระจุกตัวอยู่ในกรุงโซล เมื่อมีประชากรกระจุกตัวมากในเมืองใหญ่ เช่น กรุงโซล ประชาชนจะเกิดเป็นแนวคิดที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางของประชากรในประเทศให้มีการเดินทางที่สะดวก เพราะการเดินทางในแต่ละเมืองต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายสูง จึงต้องหาวิธีทำให้การเดินทางมีความสะดวก ย่นระยะทาง ประเด็นจึงอยู่ที่จะต้องมีการแก้ไขการคมนาคมขนส่ง คือ (๑) การแก้ไขการคมนาคมขนส่ง (๒) การเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมือง (๓) การเดินทางจากเมืองไปสู่ท้องถิ่น

เราจะเห็นวิวัฒนาการของการคมนาคมขนส่งของเกาหลีใต้ ในยุคแรก (ปี ค.ศ. ๑๙๖๙-๑๙๗๐) เป็นยุคของการเริ่มต้นพัฒนาระบบราง มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยมีการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานระบบรางมาก่อนเกาหลีใต้ หลังจากเกาหลีใต้ได้รับเอกราชจากการตกเป็นเมืองขึ้นและเริ่มฟื้นฟูพัฒนาประเทศ เกิดแผนพัฒนา ๕ ปีระยะที่ ๓ (ค.ศ. ๑๙๗๒-๑๙๗๖) มีการสร้างรถไฟใต้ดินในกรุงโซล โครงข่ายทางหลวงได้ขยายเพิ่มขึ้น ๔๘๗ กิโลเมตร มีเมืองท่าที่สำคัญได้แก่ โพฮัง, อุลซัน, มาซัน, อินชอน และปูซาน

ปี ค.ศ. ๑๙๘๐ เริ่มมีการพัฒนาระบบราง ซึ่งมีการติดตั้งระบบไฟฟ้าโดยรถไฟในเส้นทางหลักจะมีความเร็วกว่าเส้นทางอื่น ๆ แม้ว่ารถไฟในสมัยนั้นจะมีประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้ามากกว่า แต่จำนวนผู้โดยสารยังคงมากขึ้น และในปี ค.ศ. ๑๙๙๐ การพัฒนาระบบรางเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น ทำให้รัฐบาลยุคนั้นริเริ่มให้สร้างระบบรางระยะทาง ๒๔๐ กิโลเมตร ในยุคนั้นผู้เชี่ยวชาญในเกาหลีใต้ก็เริ่มมีแนวคิดว่าทำอย่างไรที่จะพัฒนาระบบรางให้มีความทันสมัยและรวดเร็วเพิ่มขึ้น โดยในปี ค.ศ. ๑๙๙๖ เกาหลีใต้ได้มีการจัดตั้งการรถไฟแห่งชาติเกาหลี และภายใน ๓-๔ ปีต่อมา ในปี ค.ศ. ๒๐๐๔ ก็เริ่มมีรถไฟความเร็วสูงใช้งานเป็นครั้งแรกที่ทำให้เกาหลีใต้สามารถแก้ไขปัญหาการเดินทางที่ต้องใช้ระยะเวลา ซึ่งภายหลังมีการปรับโครงสร้างภายใน เกิดการปฏิรูปโครงสร้างการรถไฟเกาหลีใต้ทำให้สามารถขยายระยะทางได้มากขึ้น

เห็นได้ว่ารถไฟในประเทศเกาหลีนั้น เกิดขึ้นช้ากว่าประเทศไทยแต่มีพัฒนาการที่รวดเร็ว มีความก้าวหน้าตามยุคตามสมัยและสะดวกสบายกว่า

๔. การนำผลที่ได้รับจากการเข้าร่วมการเสวนาวิชาการมาใช้ในการปฏิบัติงาน

๑) นำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลให้กับสมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ บุคคลในวงงานรัฐสภา และเผยแพร่ความรู้ให้แก่ประชาชนทั่วไป

๒) จัดเก็บเพื่อเป็นข้อมูลในการให้บริการแก่สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และบุคคลในวงงานรัฐสภา

๕. ข้อเสนอแนะ

ไม่มี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยาการชำนาญการพิเศษ

วันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๐