



ญี่ปุ่นชวนเงินลงทุนอีอีซี 2.5 หมื่นล. 'สมคิด' ชี้ต้องเพิ่มมูลค่าก่อนตกเวที

เตือน ค.ศ. 60 นี้ "ไทย-ญี่ปุ่น"

เตรียมฉลองครบรอบความสัมพันธ์ 130 ปี ร่วมกัน จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่ "สมคิด จาตุศรีพิทักษ์" หัวหน้าทีมเศรษฐกิจ จะขานทัพบรรดา รวมนักเศรษฐกิจมาสานความสัมพันธ์ เพื่อขยายการค้าการลงทุนระหว่างกันให้มากขึ้น โดยเฉพาะเป้าหมายใหญ่ของไทย อย่าง "โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ อีอีซี"

เพราะในช่วง 20 กว่าปีที่ผ่านมา ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในไทยสูงที่สุด โดยในช่วง 10 ปีให้หลังนับตั้งแต่ปี 50-59 ญี่ปุ่นยื่นขอส่งเสริมการลงทุนในไทย 4,382 โครงการ เงินลงทุนรวม 1.67 ล้านล้านบาท และในไตรมาสแรกของปี 60 มีคำขอการลงทุนที่อยู่ในอุตสาหกรรมเป้าหมาย 21 โครงการ มูลค่ากว่า 11,909 ล้านบาท

ทั้งนี้เมื่อวันที่ 5 มิ.ย. ที่กรุงโตเกียว "สมคิด" ได้พบปะกับเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นที่เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ไทยต้องการสนับสนุน และผลักดันให้เข้ามาลงทุนในไทยเพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญของไทยในการพัฒนาประเทศในอนาคต ซึ่งแต่ละบริษัทกำลังตัดสินใจที่จะเข้ามาลงทุนในไทย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ ต้อง "ออกแรง" เพื่อให้เอกชนเหล่านี้ "ตัดสินใจ" โดยกว่า 90% จะขานเงินเข้าไปลงทุนในอีอีซีกว่า 25,000 ล้านบาท

ทั้ง "บริษัท เคียวกะชิรา คอร์ปอเรชั่น" ที่สนใจเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์ หนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทย, "สไปเบอร์ อิงค์" สตาร์ทอัพสำคัญของญี่ปุ่น ที่นำเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดมาผลิตวัสดุชีวภาพ โดยเฉพาะเส้นใยพิเศษเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์และอากาศยาน, "บริษัท คูราเร" ที่เตรียมจับมือกับซูมิโตโม คอร์ปอเรชั่น ของญี่ปุ่น และ พีทีที ซีจี ในเครือปตท. เข้ามาผลิตเคมีภัณฑ์ชนิดพิเศษ และพลาสติกชนิดพิเศษ หรือแม้แต่ "ซูบารุ คอร์ปอเรชั่น" ที่เป็นบริษัทที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงของญี่ปุ่น ที่ไม่เพียงผลิตรถยนต์เท่านั้น แต่ยังมีผลิตชิ้นส่วนและการ



ซ่อมแซมอากาศยานอีกด้วย ซึ่งซูบารุเตรียมลงทุนในไทยเพื่อผลิตรถยนต์ที่มีระบบความปลอดภัยระดับสูง ขณะเดียวกันหากไทยสามารถเชิญชวนมาลงทุนผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมแซมอากาศยานในอีอีซี ได้สำเร็จ ก็จะเกิดประโยชน์กับไทยมหาศาลทีเดียว ขณะที่การพูดคุยกับ "อิตาชิ" นั้นได้เน้นหนักไปในเรื่องของการเข้ามาผลิต

ชิ้นส่วนของระบบราง เพื่อรองรับระบบรางของไทย

ไม่เพียงเท่านั้น... หลังจากที่ได้ "เจโทร" หรือองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น ได้ส่งสัญญาณของนักลงทุนญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในอีอีซี โดยเฉพาะเรื่องของ "เงื่อนไข" ในการขอรับการส่งเสริมการลงทุน จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ ที่ต้องการให้เลื่อนออกไปจากเดิมที่จะหมดเขตในสิ้นปี 60 นี้ ก็ไม่ใช่ปัญหาใหญ่ เพราะทางบีโอไอก็เตรียมพร้อมให้อยู่แล้ว แต่ต้องเสนอให้บอร์ดพิจารณาอีกครั้ง

ความสำเร็จของอีอีซี จะเกิดขึ้นได้ก็ต้องเดินด้วยกันทุกอนุที่เดียวกัน ดังนั้นไม่ใช่เพียงแค่อุตสาหกรรมเท่านั้น "สมคิด" ยังสั่งให้บีโอไอต้องเดินทางไปทุกจังหวัดของญี่ปุ่นที่มีอุตสาหกรรม ทั้งฟูกูโอกะ คันทัง ฯลฯ เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนสนใจในความพิเศษของ "อีอีซี" ให้ได้ให้ชัดเจนจนตัดสินใจเข้ามาลงทุน ที่สำคัญ ณ เวลานี้ เป็นเรื่องของ "การแข่งขัน" แกมยังอยู่ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง ท่ามกลางความไม่แน่นอน หากเราไม่วิ่งไปข้างหน้า ไม่เพิ่มมูลค่าให้กับตัวเอง หรือมีแต่เรื่องพื้น ๆ ก็



‘พหุ11’ ค่ายบ.รับเหมา พิธีอุปถัมภ์ ‘พระราชวัง’

ยื่นร้องสตง.สอบเพิ่ม
‘สมคิด’ ดึง 4 บริษัทญี่ปุ่น
ลงทุนไทย 2.5 หมื่นล.

‘สมคิด’ นำทีมเยือนญี่ปุ่นวันแรก ถก 4 บริษัทตั้ง
ลงทุนไทย 2.5 หมื่นล้าน มอบ ‘อาคม’ ศึกษาญี่ปุ่น
เสนอขยายรถไฟความเร็วสูง ‘กรุงเทพฯ-ระยอง’
เชื่อม ‘อยุธยา’ (อ่านต่อหน้า 8)

ต่อจากหน้า 1

‘พหุ11’

‘สมคิด’ นำทีมถก 4 บริษัทตั้งญี่ปุ่น

เมื่อเวลา 14.00 น. วันที่ 5 มิถุนายน ที่
โรงแรมอิมพีเรียล กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น
นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี
เป็นประธานหารือด้านการลงทุนกับภาคเอกชน
ของญี่ปุ่น 4 ราย ในอุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์
เทคโนโลยีชีวภาพ เคมีภัณฑ์ชนิดพิเศษ และ
ยานยนต์ ประกอบด้วย 1.บริษัทเคียวซีรา

‘สมคิด’ นำบินญี่ปุ่น ลุย MOU 7 ฉบับ

หมายเหตุ : นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ นำ 5 รมต. ไปญี่ปุ่น
วันที่ 4-8 มิ.ย. เพื่อเข้าประชุม กมธ.ร่วมระดับสูงไทย-ญี่ปุ่น ครั้งที่ 3

- บันทึกแสดงเจตจำนง (MOI)**
 - 1 เรื่อง ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและอีอีซี
 - ผู้ลงนาม รมว.อุตสาหกรรม กับ รมต.กระทรวงเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรมแห่งญี่ปุ่น
 - 2 ผู้ลงนาม อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ก.อุตสาหกรรมกับประธานองค์การส่งเสริมการค้า ตปท.ของญี่ปุ่น หรือเจโทร
 - 3 เรื่อง การพัฒนาระบบการแสดงผลภาพของโมเดลเศรษฐกิจ IDE-GSM และการร่วมศึกษาการใช้โมเดลเศรษฐกิจ IDE-GSM สำหรับการพัฒนาพื้นที่อีอีซี
- บันทึกความร่วมมือ (MOC)**
 - 4 เรื่อง ระบบราง
 - ผู้ลงนาม รมว.คมนาคมกับกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น
 - 5 ผู้ลงนาม รมว.วิทยาศาสตร์กับรัฐมนตรี MLIT
 - 6 ผู้ลงนาม รมช.ต่างประเทศไทยกับ รมช.ญี่ปุ่น
- บันทึกความเข้าใจ**
 - 7 เรื่อง ความร่วมมือด้านสารสนเทศการสื่อสารและเทคโนโลยีดิจิทัล
 - ผู้ลงนาม รมว.ดีอี กับ รมต.มหาดไทยและการสื่อสารแห่งญี่ปุ่น (MIC)

กราฟิกมติชนรายวัน
Matichon Daily Graphic
(06.06.17)





มีนบุรี-จะเข้เกรธา6เลน รับโลจิสติกส์ตะวันออก

ประชาสัมพันธ์กรมทางหลวง (ทล.)
แจ้งว่า สำนักก่อสร้างทางที่2 ได้ขยายทางหลวง
หมายเลข 304 สายมีนบุรี-จะเข้เกรธา ตอน 2
ระหว่าง กม.50+300-กม.59+900 ระยะทาง
9.6 กม. แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน โดย
เป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษขยายจาก 4 ช่อง
เป็น 6 ช่องจราจรไปกลับ ผิวจราจรกว้างข้าง
ละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร
และผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต 1.5 เมตร
พร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณ
จราจร โดยตอน 2 งบประมาณ 1,049 ล้านบาท
ปัจจุบันคืบหน้าการก่อสร้าง 15% กำหนดแล้ว
เสร็จปี 61

โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อ
รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและสนับสนุน
ระบบโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกให้คล่อง
ตัวมากขึ้นเนื่องจากเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-ชลบุรี)
สายใหม่และเป็นเส้นทางรองรับการขนส่ง
จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังท่าเรือ
แหลมฉบังตลอดจนเป็นทางเลือกเพิ่ม
สำหรับการเดินทางเชื่อมระหว่างภูมิภาค
และพื้นที่รอบนอกในเขตมีนบุรี หนองจอก
สุวินทวงศ์ ให้เข้าออกตัวเมืองได้อย่างคล่อง
ตัว รวมทั้งรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี).



ดอนเมือง-กรุงเทพฯ



วนก่อนเดินทางกลับจากต่างจังหวัดทางเครื่องบินถึงท่าอากาศยานดอนเมืองออกจากอาคารมารอรถที่ไปรับตรงบริเวณถนนที่จอดรถโดยสารประจำทางจากท่าอากาศยานดอนเมืองเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ

ครั้งหนึ่ง ข้าพเจ้า (ผู้เขียน) เคยนั่งรถโดยสารจากท่าอากาศยานดอนเมืองเข้ากรุงเทพฯ เพื่อกลับเข้าบริษัท ด้วยหวังว่ารถจะจอดใกล้บริษัทแล้วนั่งแท็กซี่ต่อมาโดยสะดวก และถูกกว่าเรียกแท็กซี่จากดอนเมือง

แต่ครั้งนั้นไม่เป็นอย่างที่คาดเดา เพราะรถโดยสารของท่าอากาศยานวิ่งตามถนนวิภาวดีรังสิต ตรงเข้าไปยังสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม ต้องเรียกแท็กซี่จากตรงนั้น ซึ่งเป็นเวลาเย็น การจราจรติดขัดกว่าจากดอนเมืองมาที่หมู่บ้านประชาโนแคว้น 1

เย็นวันนั้น ข้าพเจ้า (ผู้เขียน) กับเพื่อนเห็นคนถ่ายวิดีโอรถเมล์หลายคัน ที่มีตัวเลขบอกไว้บนขอบหลังคาหน้ารถ “A 1” “A 2” ฯลฯ สักพักหนึ่งจึงพอจะเดาออกมาว่า วันนี้มีรถโดยสารประจำทางจากท่าอากาศยานดอนเมืองเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ หลายสาย

หาข้อมูลจากการท่าอากาศยาน พบว่าวันนี้มีรถโดยสารของขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ-รถเมล์ไทย.คอม หรือแอร์พอร์ตบัส จากท่าอากาศยานดอนเมืองเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ 4 จุดหมายปลายทางวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารไป-กลับจากกรุงเทพฯ-สนามบินดอนเมืองรวม 4 สาย คือ

สาย A 1 ท่าอากาศยานดอนเมือง-สวนจตุจักร-หมอชิต 2

เมื่อแวะรับผู้โดยสารจากทั้งสองอาคารเรียบร้อยแล้ว จะวิ่งออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตขึ้นทางด่วนโทลล์เวย์ที่ด่านหลักสี่ ก่อนถึงลาดพร้าว รถจอดส่งจุดแรกตรงป้ายรอวิ่ง หากจะไปเซ็นทรัลให้ลงป้ายนี้ จุดจอดส่งถัดไปคือป้ายธนาคารทหารไทย ต่อไปป้าย BTS หมอชิต-MRT จตุจักร จากจุดนี้รถเลี้ยวเข้าสถานีขนส่งหมอชิต 2 เป็นจุดสุดท้าย

สาย A 2 ท่าอากาศยานดอนเมือง-BTS-อนุสาวรีย์ชัยฯ

วิ่งเส้นทางเดียวกันกับสาย A 1 เมื่อส่งผู้โดยสารป้าย BTS หมอชิต-MRT จตุจักร แล้ววิ่งไปตามถนนพหลโยธิน จอดส่งผู้โดยสารที่ป้าย BTS สะพานควายป้าย BTS อารีย์ มีจุดหมายปลายทางที่ป้ายอนุสาวรีย์ชัยฯ บริเวณเกาะพหลโยธิน

ค่าโดยสารคนละ 30 บาทตลอดสาย

สาย A 3 ท่าอากาศยานดอนเมือง-ประตูน้ำ-สวนลุมพินี

จากท่าอากาศยานดอนเมือง ขึ้นทางด่วนโทลล์เวย์ ลงด้านดินแดง ผ่านสามเหลี่ยมดินแดง ARL ราชปรารภ ประตูน้ำ ราชประสงค์ ราชดำริ สุดทางที่สวนลุมพินี

สาย A 4 ท่าอากาศยานดอนเมือง-ถนนข้าวสาร-สนามหลวง

ใช้เส้นทางจากดอนเมือง ขึ้นทางด่วนโทลล์เวย์ ทางด่วนศรีรัช ลงด้านยมราช ผ่านสะพานขาว หลานหลวง ผ่านฟ้าอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย วัดบวรนิเวศ บางลำพู เข้าถนนข้าวสาร สุดทางที่สนามหลวง

ค่าโดยสารคนละ 50 บาทตลอดสาย

เริ่มให้บริการมาตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2560 เวลา 07.00-23.00 น.

ทุกวัน รถจอดให้ขึ้นโดยสารที่บริเวณชั้น 1 ผู้โดยสารขาเข้า อาคาร 1 ประตู 6 และอาคาร 2 ประตู 12

เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน มีรถเมล์สาย S 1 จากสุวรรณภูมิวิ่งเข้ากรุงเทพฯ ถึงถนนข้าวสาร สนามหลวง รถจอดที่อาคารผู้โดยสารชั้น 1 ประตู 7 ตั้งแต่เวลา 06.00-20.00 น. นอกเหนือไปจากรถไฟสายแอร์พอร์ตลิงก์ที่วิ่งระหว่างสุวรรณภูมิถึงสถานีพญาไท

ค่าโดยสารคนละ 60 บาทตลอดสาย

รถโดยสารประจำทางจากดอนเมืองและจากสุวรรณภูมิ เหมาะกับผู้โดยสารคนเดียวหรือสองสามคน และมีสัมภาระไม่มาก อาศัยไม่ไกลจากกลางกรุงเทพฯ เพื่อต่อรถแท็กซี่ในเมืองได้สะดวก



สนข.เชื่อมรถไฟฟ้าสายลำสาลี เข้ากับโทลล์เวย์-ทางด่วนกทพ.

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ในฐานะโฆษกกระทรวง เปิดเผยว่าได้ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำศึกษาแนวทางที่เหมาะสมของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสช่วงแคราย-ลำสาลี (บีทีบี) โดยพิจารณารูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งที่เหมาะสมในภาพรวม

ขณะเดียวกันได้ให้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.)พิจารณาความเป็นไปได้ของการเชื่อมต่อโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 กับทางยกระดับอุดรภิรมย์ (ดอนเมืองโทลล์เวย์)

สำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เป็น 1 ใน 38 โครงการที่มีความพร้อมดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง

ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) โดย กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียด

โดยโครงการจะเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร แนวสายทางซ้อนทับกับถนนประเสริฐมนูกิจ (ทางหลวงหมายเลข 351) มีจุดเริ่มต้นที่บริเวณ กม. 1+000 ของถนนประเสริฐมนูกิจข้ามทางแยกถนนลาดปลาเค้า ตรงไปทางแยกถนนหมู่บ้านเสนานิเวศน์ ผ่านทางพิเศษฉลองรัช ทางแยกถนนนวมินทร์ แนวเส้นทางไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจถึงส่วนต่อขยายของถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก) ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร วงเงินงบประมาณ 14,328 ล้านบาท



ชงบอर्डจ่ายค่าโง่900ล้าน

●ส่งพื้นที่สายสีแดงเข้า

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งว่า วันที่9 มิ.ย.นี้ จะเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. พิจารณาขยายเวลาการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิตสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 พร้อมจ่ายเงินชดเชยแก่ผู้รับเหมาประมาณ 800-900 ล้านบาท เนื่องจากปัญหาการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า โดยสัญญาที่ 1 การก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าทางไกล มูลค่า 29,640 ล้านบาทเป็นของกิจการร่วมค้าเอสยู ประกอบด้วย บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) กำหนดสิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ 10 ก.พ. ที่ผ่านมา

โดยสัญญาที่ 1 ติดปัญหาการรื้อย้ายท่อแก๊สของ บริษัท ขนส่งแก๊สทางท่อ จำกัด ส่งผลให้การดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน เมื่อเดือน ก.พ. ที่ผ่านมามีค่า 57.31% ล่าช้ากว่าแผน 42.69% ผู้รับเหมาจึงขอขยายเวลาออกไปอีก 1,400 วัน หรือ 3 ปี 8 เดือน พร้อมขอรับค่าชดเชยตามสัญญาประมาณ 700 ล้านบาท ซึ่งเบื้องต้น รฟท. พิจารณาขยายเวลาให้ 1,021 วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาปี 63 และจะเสนอให้บอร์ดพิจารณาเงินชดเชยตามสัญญาด้วย

รายงานข่าวแจ้งอีกว่า ส่วนสัญญาที่ 2 งานก่อสร้างทางรถไฟฟ้าบางซื่อ-รังสิต 6 สถานี ระยะทางประมาณ 20 กม. มูลค่า 23,925 ล้านบาท ของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ ไอทีดี กำหนดสิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ 10 ก.พ. ที่ผ่านมา โดยสัญญาที่ 2 มีปัญหาเรื่องพื้นที่กับชุมชนทำให้การส่งมอบพื้นที่ล่าช้าเดือน ก.พ. ที่ผ่านมามีความคืบหน้า 83.06% ล่าช้ากว่าแผนงาน 6.61% ผู้รับเหมาจึงขอขยายเวลาออกไป 365 วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาปี 61 และขอเงินชดเชยตามสัญญาประมาณ 100 กว่าล้านบาท อย่างไรก็ตามการขยายเวลาสัญญาฉบับที่ 1 และ 2 ออกไปไม่ได้ทำให้รถไฟฟ้าสายสีแดง บางซื่อ-รังสิต ล่าช้า เพราะโครงการมีกำหนดเปิดบริการตามสัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้า เครื่องกลและจัดหาผู้รถไฟฟ้า ซึ่งสิ้นสุดปี 63

รายงานข่าวแจ้งด้วยว่า สำหรับความคืบหน้ากรณีอุบัติเหตุเครนล้มทับคนงานเสียชีวิต 3 ราย ซึ่ง รฟท. ยังไม่อนุญาตให้ผู้รับเหมาของไอทีดีเข้าพื้นที่เพื่อทำงานนั้น ขณะ

นี้ผู้รับเหมาได้ส่งหนังสือถึง รฟท.เพื่อขอให้มาตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยก่อนอนุญาตให้ไอทีดีกลับเข้าทำงานได้อีกครั้งคาดว่าจะใช้เวลาอีกระยะ ขณะเดียวกัน รฟท. อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลจากฝ่ายต่าง ๆ เพื่อจัดทำคู่มือความปลอดภัย เพื่อประยุกต์ใช้กับโครงการต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และการก่อสร้างในอนาคต คาดว่าจะแล้วเสร็จ 2-3 สัปดาห์นับจากนี้ อย่างไรก็ตามในรายงานด้านความปลอดภัยขององค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถไฟฟ้าสายสีแดงนั้น ได้เสนอมาตรการความปลอดภัยเพิ่ม 7-8 ข้อ แต่ไม่ได้ระบุถึงกรณีนี้ด้วยซ้ำ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยว่า สนข. อยู่ระหว่างปรับแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงช่วงหัวลำโพง-บางบอน-มหาชัย 38 กม. เนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ไม่เห็นชอบรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ของเส้นทางดังกล่าว เพราะผ่านจุดที่มีชุมชนหนาแน่น และขอให้ สนข. จัดทำรายละเอียดโครงการใหม่.



ทล.ดีเส้นก้างปลาบล็อกรถเร็ว

●141จุดอันตรายทั่วประเทศ



นายสุจิน มิ่งนิมิตร ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากการใช้ความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดคือ 90 กม.ต่อชม. โดยเฉพาะบริเวณทางโค้งลาดชันหรือทางลงเขาที่กำหนดความเร็วเพื่อความปลอดภัยไม่เกิน 60 กม.ต่อชม. แต่ผู้ใช้รถยังมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายใช้ความเร็วสูง 100-150 กม.ต่อชม. ทล. จึงทดลองดีเส้นจราจร Optical Speed Bar (OSB) หรือ โอเอสบี บนทางหลวงบริเวณก่อนถึงจุดกลับรถ สหกรณ์ Круซอนแก่น จ.ขอนแก่น และขยายผลไปยังจุดเสี่ยงอุบัติเหตุอื่น ๆ อีกประมาณ 5 จุด ได้แก่ เขาพัง จ.อุดรดิตถ์ หัวคอง จ.เพชรบูรณ์ บนทางหลวงหมายเลข 340 ช่วงบ้านสาส์-สุพรรณบุรี อ.บางปลาหมึก จ.สุพรรณบุรี ทางโค้งบริเวณวังมะนาว จ.ราชบุรี และบริเวณหน้าค่าย นพรัตน์ จ.สระบุรี ผลการประเมินพบว่าช่วยเปลี่ยน

พฤติกรรมผู้ขับขี่ให้ลดความเร็วลงได้ประมาณ 7-10% ตามเป้าหมาย

นายสุจิน กล่าวต่อว่า ดังนั้นจะขยายการติดตั้งเครื่องหมายลดความเร็วในจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทั่วประเทศ ทั้ง 141 จุด โดยพิจารณาตามลำดับความสำคัญ อาทิ บริเวณทางโค้งค่าขลุกลี้นมวกเหล็ก จ.สระบุรี, ดอยสะเก็ด ดอยนางแก้ว จ.เชียงใหม่ เด่นชัย จ.ลำปาง เขาพับผ้า จ.ตรัง ที่ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงเกินกว่าความเร็วที่ปลอดภัยคือ 60 กม.ต่อชม. เนื่องจากแต่ละจุดจะใช้งบประมาณดำเนินการจุดละ 5 แสนบาท

นายสุจิน กล่าวต่อว่า สำหรับเส้นจราจรโอเอสบีเป็นการดีเส้นซอยจากเส้นทึบแบ่งช่องจราจรมีลักษณะคล้ายเส้นก้างปลาตลอดแนวเพื่อบีบช่องจราจรให้มีขนาดเล็กลง ระยะประมาณ 100 เมตร บริเวณก่อนถึงจุดเสี่ยงต่าง ๆ เช่น จุดกลับรถ หรือ



รฟท.ชงบอร์ดยึดสร้างรถไฟฟ้าสีแดง จ่ายชดเชย800ล.เหตุผลมอบพื้นที่ช้า

เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน แหล่งข่าวจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า ในวันที่ 9 มิถุนายนนี้จะเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท.พิจารณาขยายระยะเวลาการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 พร้อมจ่ายเงินชดเชยแก่ผู้รับเหมาอีกประมาณ 800 ล้านบาท เนื่องจากปัญหาการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ทั้งนี้ สัญญาที่ 1 เป็นงานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟทางไกล วงเงิน 29,640 ล้านบาท ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้าเอสยู ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือยูนิค

แหล่งข่าวกล่าวว่า เดิมกำหนดสิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ที่ผ่านมา แต่เนื่องจากติดปัญหาหรือย้ายท่อน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (เอฟพีที) ส่งผลให้การดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน โดยเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา มีความคืบหน้า

หน้า 57.31% ช้ากว่าแผน 42.69% ทางผู้รับเหมาจึงขอขยายเวลาอีก 1,400 วัน พร้อมขอค่าชดเชยตามสัญญาประมาณ 700 ล้านบาท แต่เบื้องต้น รฟท.พิจารณาขยายให้ 1,021 วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาปี 2563 และเสนอบอร์ดพิจารณาจ่ายเงินชดเชย

แหล่งข่าวกล่าวว่า สำหรับสัญญาที่ 2 งานก่อสร้างทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 20 กิโลเมตร วงเงิน 23,925 ล้านบาท ดำเนินการโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือไอทีดี กำหนดสิ้นสุดสัญญาเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา แต่มีปัญหาเรื่องพื้นที่กับชุมชนทำให้ส่งมอบพื้นที่ล่าช้า โดยเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา มีความคืบหน้า 83.06% ล่าช้ากว่าแผนงาน 6.61% ผู้รับเหมาจึงขอขยายเวลาออกไป 365 วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาปี 2561 และขอเงินชดเชย 100 ล้านบาท

“การขยายเวลาสัญญาจะไม่ส่งผลให้โครงการล่าช้า เพราะโครงการมีกำหนดเปิดให้บริการเมื่อสัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้า เครื่องกล และจัดหาตู้รถไฟฟ้าแล้วเสร็จ คือ ปี 2563” แหล่งข่าวกล่าว



‘ญี่ปุ่น’เสนอไทย ขยายทางไฮสปีด เชื่อมอีอีซี-อยุธยา

“สมคิด”เผยญี่ปุ่นยื่นข้อเสนอขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินถึงอยุธยา หวังรองรับโลจิสติกส์ระหว่างเขตเศรษฐกิจอีอีซี และอุตสาหกรรมในอยุธยา ด้านไคกา พร้อมสนับสนุนเงินกู้ ขณะที่คมนาคมชี้เป็นโอกาสดันรถไฟความเร็วสูงภายใต้กรอบความร่วมมือไทย-ญี่ปุ่นเดินทางเร็วขึ้น ขณะบีโอไอคาด4บริษัทเป้าหมายในญี่ปุ่น แสดงความสนใจลงทุน คาดยื่นคำขอปีนี้ มูลค่ากว่า 2.5 หมื่นล้านบาท

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีและคณะอยู่ระหว่างการเยือนประเทศ
อ่านต่อหน้า 4

▶ ต่อจากหน้า 1

ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่น โดยหวังว่าการเยือนครั้งนี้จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนในนโยบายพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(อีอีซี) นายสมคิด กล่าวว่า ญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอให้ไทยศึกษาขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ที่เตรียมพัฒนาจากโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง เชื่อมต่อ 3 สนามบิน (สนามบินอู่ตะเภา-สนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินดอนเมือง) และเชื่อมต่อพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งทางญี่ปุ่นยื่นข้อเสนอขยายเส้นทางมาสิ้นสุดถึงสถานีอยุธยา เนื่องจากเป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นหลายแห่ง หากมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจากพื้นที่อีอีซีเข้ามาจะเพิ่มโอกาสด้านการลงทุน

นายสมคิด กล่าวว่าได้มอบหมายให้นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ไปศึกษาความคุ้มค่ากับโครงการหากจะต้องขยาย ซึ่งในส่วนของทางญี่ปุ่นยังยื่นข้อเสนอถึงการสนับสนุน

เนื่องจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไคกา) มีความพร้อมที่จะสนับสนุนเงินกู้หากไทยสนใจดำเนินการก่อสร้าง นายสมคิด กล่าวว่าการเดินทางเยือนญี่ปุ่นครั้งนี้ ยังมีการหารือร่วมกับบริษัท ฮิตาชิ (ด้านรถไฟ) ในประเด็นของการผลิตรบบรางรถไฟไทยด้วย

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอดังกล่าวมาช่วงสัปดาห์ก่อน ซึ่งให้เหตุผลถึงโอกาสในการขยายการลงทุนเชื่อมต่อพื้นที่อุตสาหกรรมทั้งสองแห่ง โดยจากการประเมินเบื้องต้นยังเชื่อว่าหากโครงการนี้เกิดขึ้นตามที่ญี่ปุ่นเสนอ ก็จะช่วยผลักดันให้โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-เชียงใหม่ ที่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-ญี่ปุ่น สามารถดำเนินการได้เร็วขึ้น จากปัจจุบันที่ยังติดปัญหาทางเทคนิคเรื่องของการใช้พื้นที่ระบบรางช่วงสถานีดอนเมือง

“ตอนนี้โครงการไฮสปีดเทรนไทย-ญี่ปุ่น ยังติดปัญหาเรื่องพื้นที่รางรถไฟช่วงดอนเมือง เพราะตรงนั้นค่อนข้างแออัดเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีหลายโครงการใช้ทางร่วมกันทั้งในส่วนของรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นความร่วมมือไทย-จีนด้วย จึงเชื่อว่าหากมีการขยายเส้นทางรถไฟตามที่ญี่ปุ่นยื่นเสนอมานี้ อาจทำให้โครงการไทย-ญี่ปุ่น เดินทางเร็วขึ้นด้วย เพราะการก่อสร้างระบบรางเชื่อมอีอีซีจะเดินทางได้ก่อน หลังจากนั้น โครงการกรุงเทพ-เชียงใหม่ ก็สามารถใช้งานเชื่อมต่อไปได้ทันที”

ซบอรรถอีอีซีเชื่อม3สนามบินเดือนนี้

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ กรรมการและรักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า ร.ฟ.ท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยานเรียบร้อยแล้ว โดยร.ฟ.ท. จะต้องรายงานการศึกษาเบื้องต้นให้ผู้บริหารโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) รับทราบภายในสิ้นเดือนนี้

อย่างไรก็ตาม การศึกษาดังกล่าวจำกัดขอบเขตแค่รถไฟความเร็วสูงเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภาเท่านั้น เพราะคณะกรรมการอีอีซียังไม่มีความคืบหน้าให้ร.ฟ.ท. ศึกษารถไฟความเร็วสูงเชื่อม จ.อยุธยา ตามข้อเสนอของญี่ปุ่นแต่อย่างใด

“สิ้นเดือนนี้จะรู้เรื่องกรอบวงเงินและรูปแบบการลงทุน โดยตอนนี้การประมูลรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง และส่วนต่อขยายแอร์พอร์ตเรลลิงก์ พญาไท-ดอนเมือง ก็รอผลการศึกษาชุดนี้ก่อนว่า จะให้ดำเนินการยังไงต่อไป” นายอานนท์กล่าว

เผย4บริษัทเป้าหมายสนใจลงทุนอีอีซี

นายสมคิด ยังกล่าวว่า ได้พบปะกับผู้บริหารของบริษัทรายใหญ่ของญี่ปุ่น 4 ราย ซึ่งในจำนวนนี้มีรายยังไม่ได้ลงทุนในไทย โดยรายละเอียดการหารือได้เชิญชวนให้เข้ามาลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งภายหลังจากการหารือเอกชนทั้ง 4 รายแสดงความสนใจเข้ามาลงทุนในอีอีซีมากขึ้น หลังจากอยู่ระหว่างการตัดสินใจเลือกประเทศที่จะลงทุนภายนอกญี่ปุ่น

สำหรับบริษัทที่ยังไม่เคยลงทุนในไทย หลังการหารือพบว่ามีความเป็นไปได้ประมาณ 90% ที่จะลงทุนในไทยแน่นอน ได้แก่ บริษัท สไปเบอร์ อิงค์ ซึ่งเป็นสตาร์ทอัพ โดยนำเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดมาผลิตวัสดุชีวภาพ และอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ที่จะลงทุนระหว่างประเทศได้แก่ สหรัฐและไทย เพื่อผลิตเส้นใยชนิดพิเศษซึ่งสามารถนำไปใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ อากาศยาน

นอกจากนี้ ยังมีบริษัท คูราเรย์ จำกัด บริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ชนิดพิเศษ สนใจร่วมทุนกับ ซูมิโมโต คอร์ปอเรชั่น ซึ่งเป็นบริษัทการค้าระหว่างประเทศขนาดใหญ่ที่มีเครือข่ายทั่วโลกของญี่ปุ่นและบริษัทฟิฟตี โกลบอล จำกัด (ฟิฟตีซีซี) ในเครือ ปตท. เพื่อลงทุนในไทยด้านผลิตเคมีภัณฑ์ชนิดพิเศษและพลาสติกชนิดพิเศษ รวมทั้ง บริษัท ซูบารุ คอร์ปอเรชั่น ผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วน และการซ่อมแซมอากาศยาน สนใจที่จะลงทุนในไทย เพื่อผลิตรถยนต์ที่มีระบบความปลอดภัยสูง และไทยยังได้เชิญชวนให้เข้ามาลงทุนผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมแซมอากาศยานในอีอีซี

ส่วนบริษัทเคียวเซรา คอร์ปอเรชั่น เป็นบริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรมเซรามิก อิเล็กทรอนิกส์ โซลาร์เซลล์ และเครื่องมือแพทย์ของญี่ปุ่น ซึ่งปัจจุบันร่วมมือกับบริษัท เอสซีจี จำกัด (มหาชน) ในการดำเนินธุรกิจและมีแผนใช้ไทยเป็นฐานขยายธุรกิจเพื่อทำตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังมีแผนลงทุน



‘ไทย-ญี่ปุ่นเดินหน้าร่วมน้ำมือจัดการน้ำ’

เร่งศึกษาความเป็นไปคลองผันน้ำอยุธยา-อ่าวไทย

พล.อ.ฉัตรชัย สาริกัลยะ รมว.เกษตรและสหกรณ์ เปิดเผยว่า ได้นำคณะเดินทางไปเยือนประเทศญี่ปุ่นและมีโอกาสหารือกับ นายเคอิชิ อิชิอิ รมว.กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวญี่ปุ่น ซึ่งทั้ง 2 ประเทศได้เห็นพ้องในการกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือด้านการบริหารจัดการน้ำที่มีอยู่แล้วให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น หรือ ใจกา ที่ได้มีการสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศไทย ในการดำเนินโครงการทบทวนแผนแม่บทการป้องกันบรรเทาอุทกภัยในลุ่มน้ำเจ้าพระยาอย่างยั่งยืน เมื่อปี 2555-2556 โดยมีการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการบรรเทาและป้องกันอุทกภัยในลุ่มน้ำเจ้าพระยาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน จนเสนอให้มีการพัฒนาคลองผันน้ำควบคู่กับถนนวงแหวน รอบที่ 3 เพื่อช่วยในการระบายน้ำหลากบริเวณท้ายเขื่อนเจ้าพระยา จ.พระนครศรีอยุธยา ลงสู่อ่าวไทย คาดว่าจะมีระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยลดระดับน้ำ 2 แห่ง คือ ลำน้ำเจ้าพระยา จาก



พล.อ.ฉัตรชัย สาริกัลยะ

พระนครศรีอยุธยาถึง กทม. และแม่น้ำป่าสักในช่วงปลายน้ำ ช่วยลดความเสี่ยงจากการพังทลายของคันกั้นน้ำตลอดแนวของพื้นที่ลุ่มกัน โดยมี 2 ทางเลือกในการก่อสร้าง คือ (1) คลองผันน้ำ ขนาด 500 ลูกบาศก์เมตร/วินาที หรือ (2) คลองผันน้ำขนาด 1,000 ลูกบาศก์เมตร/วินาที

สำหรับประโยชน์ของโครงการพัฒนาคลองผันน้ำควบคู่กับถนนวงแหวนรอบที่ 3 ทำให้เกิดการบูรณาการความร่วมมือระหว่างงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม กับการบริหารจัดการน้ำของไทยได้อย่างเป็นระบบ เนื่องจาก

ระบบการระบายน้ำบริเวณลุ่มเจ้าพระยาดอนล่างไม่สามารถแก้ไขปัญหาน้ำหลากปริมาณมากได้ การก่อสร้างคันป้องกันน้ำท่วมที่ผ่านมาก็ไม่มีความแข็งแรงเพียงพอเห็นได้น้ำชัดเจนจากอุทกภัยเมื่อปี 2554 ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมี

โครงการที่เน้นการบริหารจัดการน้ำที่ช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างบูรณาการ โดยใช้คลองผันน้ำเพื่อนำน้ำออกทะเลโดยตรง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีการศึกษาจำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อดี-ข้อเสีย ข้อจำกัด และผลกระทบต่างๆ อย่างรอบด้าน รวมถึงเสนอแนะรูปแบบการพัฒนาที่มีความเหมาะสมที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในทุกๆ ด้านอย่างแท้จริง

นายสมเกียรติ ประจำวงษ์ รองอธิบดีกรมชลประทาน กล่าวว่า กรมชลประทานได้ร่วมกับกรมทางหลวง ดำเนินการศึกษาโครงการคลองผันน้ำร่วมกับถนนวงแหวนรอบที่ 3 เพิ่มเติมจากผลการศึกษาดังกล่าวไว้แล้ว พร้อมทั้งได้ประชุมหารือกับกรมทางหลวงพิจารณากรอบความช่วยเหลือและขอบเขตการศึกษา เพื่อจัดทำข้อเสนอขอรับความช่วยเหลือจากใจกา โดยใจกาได้เสนอที่จะช่วยเหลือในด้านข้อมูลการสำรวจความเป็นไปได้ของโครงการ ซึ่งขณะนี้กรมชลประทานได้แต่งตั้งคณะทำงานร่วมด้านวิชาการโครงการดังกล่าวประกอบด้วยหน่วยงานจากกรมชลประทาน กรมทรัพยากรน้ำ กรมทางหลวง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมเป็นคณะทำงานฯ เพื่อปฏิบัติงานร่วมกับทีมสำรวจของใจกา โดยจะเริ่มดำเนินงานตั้งแต่เดือนมกราคม 2560 ถึง กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งคาดว่าจะเริ่มวางแผนความเป็นไปได้ของโครงการในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายนนี้



กิดบ้ามเบา



ดร.บม วิธัยกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
สายการบินไทยแอร์เอเชีย

เพิ่มศักยภาพสนามบิน

ก่อนที่จะมีสายการบินราคาประหยัดเกิดขึ้น เมื่อ 10 กว่าปีก่อน การเดินทางโดยเครื่องบินไม่ใช่เรื่องที่ใครๆ ก็ทำได้ ส่วนใหญ่คนใช้บริการเครื่องบินมีวัตถุประสงค์เพื่อติดต่อธุรกิจ หรือการเดินทางของหน่วยงานราชการ

ความต้องการเดินทางด้วยเครื่องบินเพื่อท่องเที่ยวยังมีน้อยมาก เพราะราคาแพง บ้านไหนจะบินไปเที่ยวต่างประเทศมหาเศรษฐีเท่านั้น

แต่ในยุคปัจจุบัน เมื่อมีสายการบินราคาประหยัด พร้อมกับเสนอค่าโดยสารที่คนส่วนใหญ่จับจ่ายได้ จึงไม่น่าแปลกใจที่ทำให้จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเพิ่มขึ้น

ในปี 2559 ที่ผ่านมามีจำนวนผู้โดยสารเดินทางด้วยสายการบินราคาประหยัดของไทย 52.9 ล้านคน คิดเป็นกว่า 50% ของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบินทั้งหมด มากกว่าปี 2547 ที่เริ่มมีสายการบินราคาประหยัดในเมืองไทย มีผู้โดยสาร 2.6 ล้านคน คิดเป็นเพียง 5.8% ของผู้โดยสารด้วยเครื่องบินทั้งหมดที่ปี 2547 มี 26.8 ล้านคน และในปี 2559 มี 119.9 ล้านคน (จากตัวเลขของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย) จะเห็นได้ว่าอัตราการเติบโตช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมามีอัตราการให้บริการเครื่องบินเพิ่มแบบก้าวกระโดด

สิ่งที่น่าคิดต่อ คือ เมื่อจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น แต่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในสนามบินใหญ่โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยวหลัก ถึงแม้ในช่วง 3-4 ปีหลังจากจะมีการพัฒนาสนามบินในเมืองเล็กๆ ให้มากขึ้น แต่ยังมีสนามบินในเมืองเล็กๆ อื่นๆ ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา

คำถาม คือ... เรายินดีต้อนรับการเติบโตของการท่องเที่ยว เราดีใจกับจำนวนผู้โดยสารที่เติบโตขึ้นทุกปี แต่เรากลับลืมพัฒนาสนามบินให้เติบโตไปพร้อมกันหรือไม่? ในหลายจังหวัดมีสนามบินแต่ไม่ได้ถูกใช้งาน หรือยังใช้ไม่เต็มศักยภาพ หรือบางจังหวัดหากเราต่อขยายรันเวย์จะทำให้เครื่องบินขนาดใหญ่ขนคนไปลงได้มากขึ้น ซึ่งน่าจะเป็นผลดีกับทุกฝ่าย ทั้งการท่องเที่ยว เศรษฐกิจในจังหวัด และสายการบิน

หลายคนอาจบอกว่ามันเป็นเรื่องใกล้กับไข่ ว่าเราจะสร้างสนามบินให้พร้อมแล้วค่อยเอาเครื่องบินไปให้บริการ หรือเราจะไปคุยกับสายการบินให้เตรียมความพร้อมก่อน และค่อยพัฒนาสนามบิน



เร่งสนาามบินเบตงเชื่อมมาเลย์

โพสต์ทูเดย์ - ทย.เร่งเอกชนตอกเสาเข็มสนาามบินยะลา 2,000 ล้าน เชื่อมต่อมาเลเซีย ลังคุมเข้มความปลอดภัยเขตก่อสร้าง

นายดรณ แสงฉาย อธิบดีกรมทำอากาศยาน (ทย.) เปิดเผยว่า ขณะนี้บริษัทผู้รับเหมาได้เข้าพื้นที่เพื่อปรับระดับงานดินและเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการทำอากาศยานเบตง จ.ยะลา วงเงิน 2,000 ล้านบาท เนื้อที่รวม 900 ไร่ รองรับเครื่องบิน 80 ที่นั่ง ประกอบด้วย งานก่อสร้างทางวิ่ง (รันเวย์) ขนาดความยาว 1,800 เมตร และทางขับ ซึ่งมีความ

คืบหน้าแล้วประมาณ 5%

ขณะที่ภายในเดือน มิ.ย.จะมีการส่งมอบพื้นที่เพื่อก่อสร้างอาคารผู้โดยสารขนาด 7,000 ตารางเมตร เตรียมตอกเสาเข็มและวางศิลาฤกษ์ในเดือน ส.ค.นี้ กำหนดเสร็จในเดือน ก.พ. 2562 และเปิดให้บริการได้ในช่วงปลายปี รองรับผู้โดยสารได้ 300 คน/ชั่วโมง ส่งผลให้สนาามบินแห่งนี้จะเป็นจุดสำคัญในการเชื่อมต่อโลจิสติกส์กับประเทศมาเลเซีย โดยเชื่อมั่นว่ากลุ่มเป้าหมายผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเป็นชาวมาเลเซียเช่นกัน

ขณะเดียวกันยังสั่งการให้เจ้าหน้าที่

ทย.ซึ่งเป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างในพื้นที่ประสานงานกับกองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ 44 ยะลา เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างสนาามบินเบตงเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัย โดยขอให้จัดกำลังตั้งหน่วยรักษาความปลอดภัยในบริเวณทางเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน พร้อมกำชับให้การก่อสร้างต้องให้ชุมชนได้รับผลกระทบน้อยที่สุด โดยมอบให้บริษัทที่ปรึกษาจัดทำแนวทางป้องกันการก่อสร้างไม่ให้เกิดผลกระทบด้านน้ำที่ไหลเปลี่ยนทางไปยังที่ของประชาชน

นอกจากนี้ ในระหว่างการก่อสร้างได้มอบให้กองก่อสร้างและบำรุงรักษา ทย.ประสานงานกับกรมทางหลวงชนบท (ทช.) จัดทำแผนการขยายถนนทางเข้าสู่สนาามบินเบตง พร้อมประสานกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เตรียมวางแผนจัดรถขนส่งสาธารณะเข้ามายังสนาามบินเบตง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการด้วย โดยให้ศึกษาเส้นทางรอบทำอากาศยาน รัศมี 100 กิโลเมตร และเส้นทางไปยังด่านตรวจคนเข้าเมืองเบตง เพื่อเข้าสู่ประเทศมาเลเซียด้วย ■



ในเวลานี้อาจยังไม่ต้องมองถึงการสร้างสนามบินใหม่ เพราะไทยมีสนามบินเกือบทุกจังหวัด อาจมองหาทางเพิ่มศักยภาพใช้งานได้เต็มที่ ก็น่าจะเป็นการเริ่มต้นที่ดี ตอนนี้เริ่มเห็นการขยายสนามบิน สร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มในสนามบินหลักๆ ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดี แต่ต้องทำต่อเนื่องและเร่งด่วน ให้ทันกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่ม ไม่ใช่ปล่อยให้เกิดปัญหาถึงจะพัฒนา

ในหลายประเทศนอกจากพัฒนาสนามบินแล้ว ยังต้องเพิ่มสนามบินในเมืองรองๆ เพื่อกระจายผู้โดยสารไปยังพื้นที่ใกล้เคียง ไม่เข้ามากระจุกตัวที่ใดที่หนึ่ง อีกทั้งยังเป็นการบริหารความเสี่ยงเมื่อมีเหตุวิกฤต

นอกจากนี้ ยังพัฒนาสนามบินให้สอดคล้องกับความต้องการใช้มากขึ้น เช่น สนามบินสำหรับสายการบินราคาประหยัด เนื่องจากอุปกรณ์ โครงสร้างที่ต้องการใช้ แตกต่างกับสายการบินแบบฟูลเซอร์วิส จึงมีการสร้างให้เหมาะสมกับการใช้งานมากที่สุด

หากมองที่ผลสุดท้าย เมื่อโครงสร้างพื้นฐานถูกพัฒนาอย่างเต็มที่ และเพียงพอ ผลดีย่อมเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ ทั้งท่องเที่ยว เศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

ถึงตอนนี้คงไม่สำคัญว่า ไก่กับไข่อะไรเกิดก่อนกัน แค่เลี้ยงไก่ให้สุขภาพแข็งแรง และพุ่มฟักไข่ให้อยู่ในสภาวะที่เหมาะสม มั่นใจได้ว่าทั้งไก่และไข่จะสร้างผลผลิตที่ดีร่วมกันอย่างแน่นอน ■



อุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ ซึ่งถือเป็นธุรกิจ
ที่สอดคล้องกับนโยบายของไทย จึงได้
เชิญชวนให้มาลงทุนในอีอีซีเช่นเดียวกัน

“มีความเป็นไปได้มากกว่า 90% ที่
ทั้ง 4 บริษัทจะลงทุนในอีอีซี เพราะไทยมี
โครงสร้างพื้นฐาน และมีศักยภาพมากกว่า
ประเทศเพื่อนบ้านมาก โดยเฉพาะเมื่อ
เชื่อมต่อ 2 เส้นของจีนพาดผ่าน จะทำให้ไทย
เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค”

คาดยื่นคำขอบีโอไอในปีนี้

นางทริศญา สุจินัย เลขานุการ บีโอไอ
กล่าวว่า จากการหารือร่วมกับทั้ง 4 บริษัท
คาดว่าจะตัดสินใจลงทุนและยื่นคำขอกับ
บีโอไอภายในปีนี้ ซึ่งจะมีเงินลงทุนรวม
กว่า 2.5 หมื่นล้านบาท หากโครงการเกิดขึ้น
จะช่วยสนับสนุนการผลิตและสร้างความ
แข็งแกร่งของห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรม
แห่งอนาคต ทั้งอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
ยานยนต์ อากาศยาน และเครื่องมือแพทย์

“นักลงทุนญี่ปุ่นมีข้อเสนอเรื่องการ
อำนวยความสะดวก อย่างการทำวีเคราะห์
ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ซึ่งฝ่าย
ไทยได้ชี้แจงถึงข้อกำหนดพิเศษที่ออกมา
เพื่อปลดล็อกแล้ว ส่วนประเด็นของข้อเสนอ
ยึดอายุการขอรับสิทธิพิเศษด้านการลงทุนที่
จะหมดเขตภายในปีนี้ บีโอไอรับข้อเสนอ
ดังกล่าวไว้และจะดำเนินการหารือร่วมกับ
บอร์ดอีกครั้ง แต่ปัจจุบันบีโอไอมีการพิจารณา
มาตรการสนับสนุนนักลงทุนเป็นกรณี
พิเศษอยู่แล้ว”



ก่อนถึงทางโค้งลาดชัน เมื่อเห็นสัญลักษณ์ดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกว่าการโค้งข้างหน้าจะเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ช่วยเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ให้ลดความเร็วลงโดยอัตโนมัติ ใช้งานแพร่หลายในต่างประเทศทั้ง

สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และญี่ปุ่น มีผลวิจัยที่สามารถการันตีถึงการลดการเกิดอุบัติเหตุได้กว่า 20-30% จึงนำมาปรับใช้ด้วยการตีเส้นให้ที่บ่งชี้ให้ผู้ขับขี่สังเกตได้ชัด ซึ่งเพิ่มเติมจากที่ทล.ได้ทดลองติดตั้งป้ายอัจฉริยะบอกความเร็ว หรือยัวร์สปีด (your speed) คร่อมบนทางหลวง เพื่อสะกิดเตือนผู้ขับขี่ให้เห็นความเร็วรถของตัวเองและเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อลดความเร็วลง ที่เขาพลึงและบนทางหลวงสาย 304 ใน จ.สุพรรณบุรี ที่ใช้ชื่อโครงการว่าสปีดโซนและเซฟตี้โซน ซึ่งกำลังเร่งดำเนินการตีเส้นและติดตั้งยัวร์สปีดให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน.



อังกฤษ



อเมริกา



คอร์ปอเรชั่น ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์การแพทย์ด้วยวัสดุที่ล้ำสมัย 2.บริษัทสไปเบอร์อิงค์ (Spiber Inc.) 3.บริษัทคราเรย์ จำกัด, สุมิโตโม คอร์ปอเรชั่น และบริษัท พีทีที โกลบอล จำกัด (พีทีทีจีซี) ในเครือ ปตท. และ 4.บริษัทซูบารุ คอร์ปอเรชั่นผู้ผลิตรถยนต์ ในวันแรกของการนำทีมคณะรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการต่างประเทศ เยือนประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 5-8 มิถุนายน โดยนายสมคิดกล่าวว่า มีโอกาสสูงที่ทุกบริษัทจะมาลงทุนในไทย ซึ่งมี 3 บริษัทยังไม่เคยเข้ามาลงทุนในไทยเลย ส่วนอีกบริษัทเตรียมขยายการผลิตด้านเครื่องมือแพทย์ โดยแต่ละรายก็แสดงความสนใจในการลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งทางกระทรวงอุตสาหกรรมและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) จะหารือในรายละเอียดต่อไป นอกจากนี้ จะได้หารือกับบริษัทฮิตาชิ ที่เป็นบริษัทผลิตรถไฟ และหารือกับนายอิโรชิ โอกาวา ผู้ว่าการจังหวัดฟูกูโอกะด้วย

‘ญี่ปุ่น’ เล็งขอขยายไฮสปีดเทรน

นายสมคิดกล่าวต่อว่า ทางญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอขอขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ที่ไทย เตรียมพัฒนาจากโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง เชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภาสนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินดอนเมือง และเชื่อมต่อพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งทางญี่ปุ่นยื่นข้อเสนอขอขยายเส้นทางมาสิ้นสุดถึงสถานีอยุธยา เนื่องจากเป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรมที่ญี่ปุ่นลงทุนหลายแห่ง หากมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจากพื้นที่อีอีซีเข้ามาจะเพิ่มโอกาสด้านการลงทุน

“ขณะนี้ได้มอบหมายให้นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ไปศึกษาความคุ้มค่ากับโครงการหากจะต้องขยาย ทั้งงบการลงทุน ความคุ้มค่า และรายละเอียดต่างๆ ซึ่งทางญี่ปุ่น ยังระบุถึงความพร้อมในการลงทุน เนื่องจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น หรือ ไจก้า พร้อมที่จะสนับสนุนเงินกู้หากไทยสนใจดำเนินการก่อสร้าง” นายสมคิดกล่าว

ดึงดูดทุนระเบียงศก.ตะวันออก

นายสมคิดกล่าวต่อว่า ตอนนี้ไม่ใช่เฉพาะ

ประเทศไทยที่แสดงความสนใจร่วมมือกับญี่ปุ่น แต่หลายประเทศในอาเซียน โดยเฉพาะเวียดนาม ฟิลิปปินส์ และลาว ก็ออกนโยบายเพื่อจูงใจการลงทุนจากญี่ปุ่น และญี่ปุ่นก็แสดงความสนใจในนอกประเทศมากขึ้น ดูได้จากการจัดประชุม निकเคอิฟอรัม ในวันที่ 6 มิถุนายนนี้ ก็เน้นในเรื่องว่าเรื่องอะไรที่เอเซียจะทำได้ในอนาคต ซึ่งน่าจะมีความต่อเนื่องจากความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการค้า รวมถึงการปรับเปลี่ยนนโยบายของประธานาธิบดีสหรัฐฯ และใช้โอกาสนี้เชิญชวนให้รัฐบาลญี่ปุ่นจัดคณะภาคเอกชนเยือนไทยต่อไป

“การเดินทางเยือนญี่ปุ่นครั้งนี้ จะเน้นการเชิญชวน และสร้างความเชื่อมั่นให้ภาคเอกชนของญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในอีอีซี โดยบีโอไอจะจัดงานสัมมนาใหญ่ชี้แจงให้บริษัทญี่ปุ่นรับทราบข้อมูลของอีอีซี รวมถึงสิทธิประโยชน์การลงทุน ซึ่งจะมีการจัดงานวันที่ 7 มิถุนายนนี้ นอกจากนี้ ยังได้สั่งการให้บีโอไอ เร่งเดินสายประชาสัมพันธ์อีอีซีไปทุกจังหวัดของญี่ปุ่น โดยเฉพาะเมืองใหญ่ ที่มีอุตสาหกรรม เช่น คันไซ ฟูกูโอกะ” นายสมคิดกล่าว

ดันฟ.เร็วสูง‘กทพ.-เชียงใหม่’

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอดังกล่าวมาช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยให้เหตุผลถึงโอกาสในการขยายการลงทุนเชื่อมต่อพื้นที่อุตสาหกรรมทั้งสองแห่ง โดยประเมินเบื้องต้นหากไทย และญี่ปุ่นเจรจาได้ตามข้อตกลงจะช่วยผลักดันให้โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ที่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-ญี่ปุ่น สามารถดำเนินการได้เร็วขึ้นจากปัจจุบันที่ยังติดปัญหาทางเทคนิคเรื่องของการใช้พื้นที่ระบบรางช่วงสถานีดอนเมือง

“ตอนนี้โครงการไฮสปีดเทรนไทย-ญี่ปุ่น ยังติดปัญหาเรื่องพื้นที่รางรถไฟช่วงดอนเมือง เพราะตรงนั้นค่อนข้างแออัด เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีหลายโครงการใช้ทางร่วมกัน ทั้งในส่วนของการรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นความร่วมมือไทย-จีนด้วย จึงเชื่อว่าหากญี่ปุ่นได้ลงทุนขยายเส้นทางรถไฟตามที่ยื่นเสนอมานี้ อาจทำให้โครงการไทย-ญี่ปุ่น เดินหน้าเร็วขึ้นด้วย เพราะจะเป็นการตัดสินใจวางโครงสร้างระบบรางในครั้งเดียว โดยโครงการเชื่อมอีอีซีอาจเดินหน้าพัฒนาระบบรางก่อน หลังจากนั้นโครงการกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ก็สามารถใช้

รางเชื่อมต่อไปได้ทันที” แหล่งข่าวกล่าว

เชื้อผลักดันสู่อุตสาหกรรม4.0

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า นายสมคิดได้เข้าพบผู้บริหารบริษัทฮิตาชิด้านรถไฟเพื่อหารือถึงการลงทุนพัฒนาระบบรางของไทย หลังจากนั้นจะเป็นสักขีพยานในการลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และบริษัทโตโยต้า ทูโซ นอกจากนี้ยังได้เป็นสักขีพยานในการลงนามความร่วมมือ 3 ฉบับ

นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กล่าวว่า ในส่วนของกระทรวงอุตสาหกรรมมีการลงนามเอ็มโอยู 2 ฉบับ ได้แก่ 1.กรอบความร่วมมือในด้านสนับสนุนเอสเอ็มอี ระหว่างกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (กสอ.) กับจังหวัดฟูกูชิมะ ในการพัฒนาเครื่องมือแพทย์เทคโนโลยีขั้นสูง 2.เป็นแนวทางความร่วมมือพัฒนาเครื่องมือแพทย์ระหว่างสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) กับองค์การส่งเสริมทางเครื่องมือแพทย์ของฟูกูชิมะ จากการหารือกับผู้ว่าการจังหวัดฟูกูชิมะ ซึ่งผู้ผลิตขนาด

กลางและเล็ก (เอสเอ็มอี) ในอุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ที่เข้มแข็งมาก จึงได้เชิญชวนให้เข้ามาลงทุนในอีอีซี เพราะเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาล ซึ่งการเยือนครั้งนี้จะเป็นการสร้างความร่วมมือไทยกับญี่ปุ่นในการเข้าสู่อุตสาหกรรมเป้าหมายและผลักดันเป็นอุตสาหกรรม 4.0 เพราะได้มีการหารือกับรัฐมนตรีกระทรวงเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน (เมติ) ของญี่ปุ่นด้วย

4บริษัทลงทุนไทย2.5หมื่นล้าน

นายอุตตมกล่าวว่า กรณีที่องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น หรือเจโทร ประจำกรุงเทพฯ ต้องการให้ไทยยืนยันว่าอีอีซีเป็นนโยบายระยะยาวเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการลงทุนนั้นว่า ได้ยืนยันไปแล้วว่าอีอีซีเป็นนโยบายระยะยาวของไทย เพราะมีการออกกฎหมายหลายฉบับเพื่อรองรับ เช่น กฎหมายของบีโอไอ, พ.ร.บ.อีอีซี, กองทุนส่งเสริมขีดความสามารถด้านการแข่งขัน ฯลฯ ทำให้نگลงทุนเห็นภาพชัดเจนมากขึ้น หากรัฐบาลใหม่มาจะยกเลิกกฎหมายก็ย่อมได้ แต่ไม่ใช่เรื่องง่ายหากมีการลงทุนที่ชัดเจน และเป็นประโยชน์กับไทยอย่างแท้จริง

(อ่านต่อหน้า 9)



ต่อจากหน้า 8

‘พหล11’

นางหิรัญญา สุจินัย เลขาธิการบีโอไอกล่าว ว่า คาดว่า 4 บริษัทจะตัดสินใจลงทุนในปีนี้จะใช้ เงินลงทุนรวมไม่น้อยกว่า 25,000 ล้านบาท และ มีการผลิตได้ภายใน 2 ปี หากโครงการเกิดขึ้นจะ ช่วยสนับสนุนการผลิตและสร้างความแข็งแกร่ง ของห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ทั้งอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ อากาศยาน และเครื่องมือแพทย์ โดยมี รายละเอียดยาที่ บริษัท สไปเบอร์ อิงก์ ซึ่งเป็น สตาร์ทอัพเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดมาผลิตวัสดุ ชีวภาพ และอยู่ระหว่างการศึกษาค้นคว้าความเป็นไป ได้ที่จะลงทุนระหว่าง 2 ประเทศคือ สหรัฐและ ไทย เพื่อผลิตเส้นใยชนิดพิเศษ ส่วนบริษัท คุราเรย์ จำกัด บริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรม เคมีภัณฑ์ชนิดพิเศษ สนใจร่วมทุนกับซูมิโมโต คอร์ปอเรชั่น ซึ่งเป็นบริษัทการค้าระหว่างมีเครือ ข่ายทั่วโลก บริษัท ซูบารุ คอร์ปอเรชั่น ผู้ผลิต รถยนต์ ชิ้นส่วน และการซ่อมแซมอากาศยาน สนใจที่จะลงทุนในไทยเพื่อผลิตรถยนต์ที่มีระบบ ความปลอดภัยสูง เป็นต้น

เอ็มโอยูดันไทยส่งออกแอฟริกา

นางอภิรดี ตันตราภรณ์ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงพาณิชย์ กล่าวว่า ในการเยือนครั้งนี้ได้ มีการลงนามเอ็มโอยู 1 ฉบับ คือ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้ลงนาม เอ็มโอยูร่วมกับบริษัท โตโยตา ทูโซ ซึ่งเป็นบริษัท การค้าระหว่างประเทศรายใหญ่ของญี่ปุ่น และ มีสาขาในไทย เพื่อให้ช่วยกระจายสินค้าไทยใน แอฟริกา เพราะทูโซมีช่องทางการจำหน่ายสินค้า ที่กว้างขวางมาก และครอบคลุม 53 ประเทศ ในทวีปแอฟริกา จากทั้งหมด 54 ประเทศ โดย จะนำร่องในสินค้าข้าวก่อน เพราะแอฟริกา เป็นผู้ซื้อข้าวรายใหญ่ของไทยในแต่ละปี จากนั้นจะขยายไปยังสินค้าอื่นๆ เช่น ยางพารา อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ อาหาร เป็นต้น ทั้งนี้ ความร่วมมือกับทูโซครั้งนี้จะทำให้สินค้า ไทยเข้าสู่แอฟริกาได้ง่ายขึ้น และมากขึ้น คาดว่าจะเพิ่มมูลค่าการส่งออกของไทยไม่ต่ำกว่า 10% จากปัจจุบันที่มีมูลค่าการค้า 2 ประเทศ ปี ละประมาณ 8,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

‘บิ๊กเจียบ’เชื่อบีเอ็มไม่กระทบเที่ยว

ที่ทำเนียบรัฐบาล พล.อ.ธนะศักดิ์ ปฏิมา ประกร รองนายกรัฐมนตรี กล่าวถึงกรณีที่นายกฯ

ให้เหตุผลที่ทำให้เศรษฐกิจชะงักงัน เนื่องจาก รัฐบาลปราบปรามธุรกิจผิดกฎหมาย จนขาด เงินส่วนนี้หมุนเวียนในระบบว่า เรื่องดังกล่าว เป็นเพียงส่วนหนึ่ง แต่ในด้านการท่องเที่ยวของไทย เป็นอุตสาหกรรมที่เกื้อกูลต่อความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม ที่ผ่านมามีการท่องเที่ยวของไทย เป็นอุตสาหกรรมที่ประสบความสำเร็จสร้างรายได้เข้าประเทศ จำนวนมาก ตามเป้าหมายที่ได้ประเมิน อย่างไรก็ตาม อยากขอร้องให้คนไทยทุกคนช่วยกันเป็น เจ้าบ้านที่ดี ต้อนรับผู้มาเยือน พร้อมช่วยเป็นหู เป็นตาความไม่ปกติต่างๆ เพราะอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวไทยจะกระจายเงินสู่ท้องถิ่นได้อย่างทั่วถึง

เมื่อถามว่า มีการประเมินการท่องเที่ยว อย่างไร หลังจากมีเหตุระเบิดเกิดขึ้นบ่อยครั้ง พล.อ.ธนะศักดิ์ กล่าวว่า รัฐบาลพยายามเน้นย้ำ ให้คนไทยเที่ยวในประเทศ และได้รับการตอบ รับอย่างดี เมื่อคนไทยมาเที่ยวแล้ว ชาวต่างชาติ จะมาหรือไม่ก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง แต่ไทยเที่ยวไทย ก่อให้เกิดความรักชาติ รักท้องถิ่น สามารถแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันได้ ทั้งนี้ อยากบอกว่า ทุกพื้นที่ทั่วโลกมีเหตุการณ์ความรุนแรงด้วยกัน ทั้งสิ้น จึงอยู่ที่ว่าจะช่วยกันอย่างไร ประชาชน ต้องช่วยกันบอกกล่าวตักเตือน ป้องกันเหตุไม่ ให้เกิดขึ้น

จีสอบรพท.ขาดทุน8แสนล้าน

ที่ศูนย์บริการประชาชน นายเรืองไกร ลีภิพัฒน์ ทีมกฎหมายพรรคเพื่อไทย (พท.) เข้ายื่นหนังสือถึง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เพื่อให้ตรวจสอบผลการดำเนินงานของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ที่ขาดทุนสูงถึง 139,533 ล้านบาท และฐานะการเงินของ ธปท.ในงบ แสดงฐานะการเงินด้านหนี้สินและทุน มีตัวเลข หนี้สินรวม 4,963,953 ล้านบาท ส่วนของทุนมี ตัวเลขที่ติดลบรวม 745,763 ล้านบาท จึงเป็น ตัวเลขที่น่ากังวลต่อฐานะการคลังของรัฐบาล ตามมาด้วย เนื่องจากตัวเลขผลขาดทุนสะสม มีสูงถึง 805,835 ล้านบาท ขณะที่ ธปท.มีทุน ประเดิมเพียง 20 ล้านบาท หากเทียบสัดส่วน ผลขาดทุนสะสมต่อทุนจะสูงถึง 40,921 เท่า

นายเรืองไกรกล่าวว่า หนี้สินรวมของ ธปท. จำนวน 4,963,953 ล้านบาท ไม่พบว่ามีการนำไป แสดงไว้เป็นหนี้สาธารณะด้วยหรือไม่ เนื่องจาก หนี้สาธารณะ เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ที่ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) รายงาน ไว้ คือ 5,921,722 ล้านบาท ขณะที่จีดีพี อยู่ ที่ 14,366,557 ล้านบาท สัดส่วนหนี้ต่อจีดีพี

เท่ากับร้อยละ 41.22 แต่หากนำตัวเลขหนี้ของ ธปท. จำนวน 4,963,953 ล้านบาท มารวมไว้ ในหนี้สาธารณะ จะทำให้หนี้ทั้งหมดกลายเป็น 10,885,675 ล้านบาทหรือไม่ ถ้าเป็นเช่นนั้น อาจ แสดงว่า หนี้สาธารณะต่อจีดีพี อาจสูงถึงร้อยละ 75.77 ตามมาได้ กรณีผลขาดทุนสะสม 805,835 ล้านบาท และหนี้สินรวม 4,963,953 ล้านบาท จึงขอให้นายกรัฐมนตรีเร่งตรวจสอบ สถานะทางการเงินและตัวเลขดังกล่าว และ นำไปแก้ไขเพราะอาจจะมีผลกระทบต่อฐานะ ทางการเงินและการคลังของรัฐ

คลังแจงแค่ขาดทุนทางบัญชี

นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลัง กล่าวถึงกรณี นายเรืองไกร ลีภิพัฒน์ ทีมกฎหมายพรรคเพื่อไทย (พท.) ยื่นเรื่องร้องเรียนขอให้นายกฯ ตรวจสอบกรณี ที่ ธปท. มีผลขาดทุน ว่าอยากถามกลับว่า ธปท.ขาดทุนแล้วประเทศดีไหม ซึ่ง ธปท.ต้อง เดินนโยบายการเงิน ต้องใช้งบประมาณในการ ทำหน้าที่ และการขาดทุน ธปท.ไม่ได้เป็น ประเด็นอะไรที่ต้องไปตรวจสอบ

นายอภิศักดิ์ จินะวิจารณ์ ผู้อำนวยการ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) ในฐานะ โฆษกกระทรวงการคลัง กล่าวว่า กระทรวง การคลังรับทราบกรณีที่ ธปท.มีผลขาดทุนใน ปี 2559 จำนวน 1.39 แสนล้านบาท ไม่ได้

รู้สึกตกใจอะไร เพราะส่วนหนึ่งของการขาดทุน เป็นการขาดทุนทางบัญชี เนื่องจากค่าเงินบาท แข็งทำให้บัญชีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศมี อยู่เกือบ 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ขาดทุนไป ด้วย ถ้าเงินบาทอ่อนค่าลงทำให้รายได้ตรงนี้ เพิ่มขึ้น ถือเป็นเรื่องปกติ ถ้าบาทอ่อนค่า 1 บาท ต่อเหรียญสหรัฐ ธปท.จะมีกำไร 2 แสนล้าน บาท ถ้าอ่อนค่า 2 บาทเพิ่มขึ้น 4 แสนล้านบาท

“ธปท.ทำงานสวนทางกับชาวบ้าน ต้อง ดูแลค่าเงินบาท ดังนั้นหากจะมีผลขาดทุนการ ไปดูแลค่าเงินบาทถือเป็นไม่วัดกอะไร” นาย กฤษฎากกล่าว

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ได้สอบถามเรื่อง ดังกล่าวต่อนายวิโรจน์ ลั่นตปประภพ ผู้ว่าการ ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ถึงกรณีที่ นายเรืองไกรร้องเรียนให้มีการตรวจสอบผล การดำเนินงานปี 2559 ขาดทุนประมาณ 1.39 แสนล้านบาท ว่า เรื่องดังกล่าวได้ชี้แจงไปแล้ว หลายนรอบว่าเป็นการขาดทุนทางบัญชี และ ไม่มีผลกระทบต่อนโยบายการเงิน ดังนั้นจึง ไม่อยากชี้แจงเรื่องนี้อีกรอบ



มารีสา ช่อกระถิน