



# กทม.เล็งสร้าง 'จอดรถใต้ดิน' รอบเกาะรัตนโกสินทร์-แก้รถติด

ปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร (กทม.) เป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขกันไม่มีวันจบสิ้น จากประชากรที่เพิ่มขึ้นและปริมาณรถยนต์บนท้องถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

แม้ว่าที่ผ่านมาจะมีการสร้างถนนหนทางเพิ่มเติม ขยายเส้นทางจราจร ขุดอุโมงค์เพิ่มสะพาน รวมไปถึงบังคับใช้กฎหมายควบคุมวินัยจราจรอย่างจริงจัง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็ยังมีปัจจัยสำคัญมาจากหลายๆ ด้านรวมกัน

ล่าสุด กทม. ได้เห็นหน้าศึกษาโครงการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาจราจรและรองรับนักท่องเที่ยว

เนื่องจากในย่านดังกล่าวมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศเดินทางเข้ามาวันละเป็นจำนวนมาก และรถบริการนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่มาครวระหลายคันได้ส่งผลให้การจราจรติดขัดอย่างหนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการต้องเสีย 1 ช่องทางจราจรไปเพื่อการจอดรถ

ในเบื้องต้นได้มีการจ้างศึกษาเพื่อดำเนินการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินราชดำเนินแล้วกว่า 1,400 คัน ซึ่งคาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในปี 2561

นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยหลังการประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน วานนี้ (22 มิ.ย.) ว่ากรุงเทพมหานคร (กทม.) ว่าจ้างที่ปรึกษาด้วยวงเงิน 6 ล้านบาท ให้ศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินบริเวณถนนราชดำเนินเพื่อลดปัญหาจราจร

โดยเบื้องต้นคาดว่าจะผลการศึกษาจะแล้วเสร็จในปีนี้ และจะสรุปแนวทางการดำเนินโครงการในปีหน้า

โดยที่จอดรถดังกล่าวจะเริ่มตั้งแต่แยก จปร.-สหประชาชาติ-ถนนศรีอยุธยา ประกอบด้วยอาคารจอดรถใต้ดิน 4 ชั้น



“

คาดว่าในปีหน้า  
จะให้เห็นความชัดเจน  
และรูปแบบ  
การดำเนินโครงการ

แนวถนนศิริพงษ์ด้านหน้าสวนนาคาภิรมย์  
ขนาด 5 ไร่

อย่างไรก็ตาม กทม. ระบุว่าแนวคิดการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินบริเวณสวนรมณีนาถข้างวัดสุทัศน์เทพวรารามฯ ขนาด 29 ไร่ ไม่เหมาะสม เพราะมีปัญหาในเชิงเทคนิคและบริเวณดังกล่าวยังตั้งอยู่ในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งส่งผลให้ขั้นตอนการขออนุญาตยุ่งยากและส่งผลกระทบต่อกรอบเวลาดำเนินโครงการ

นายสุจินต์ กล่าวต่อว่า กระทรวงคมนาคมและ สนข. ยังหารือถึงการขยายโครงการสาทรโมเดลออกไปในพื้นที่พระราม 4 ระยะทาง 6 กิโลเมตร ตั้งแต่แยกสถานีรถไฟหัวลำโพงจนถึงแยกเกษมราษฎร์ เพราะมองว่าจุดดังกล่าวมีจราจรหนาแน่นและประสบปัญหาจราจรมาโดยตลอด อีกทั้งเส้นทางดังกล่าวยังผ่านแยกสำคัญที่มีปัญหาจราจรมากกว่า 10 จุด เช่น แยกสามย่าน แยกอังรีดูนังต์ แยกวิทยุ แยกศาลาแดง แยกคลองเตย

โดยขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการลงนามกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยให้เข้ามามีส่วนร่วมศึกษาความเหมาะสม คาดว่าในปีหน้าจะเห็นความชัดเจนและรูปแบบการดำเนินโครงการ

ซึ่งสามารถรองรับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ 1,400 คัน และอาคารจอดรถใต้ดิน 3 ชั้น ซึ่งสามารถรองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ของกลุ่มนักท่องเที่ยวได้ 160 คัน

นอกจากนี้ที่ประชุมฯ ยังมอบหมายให้ กทม. ศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินบริเวณสนามม้าวงเล็กระหว่างถนนกันปัดด้วย เพราะทางราชตฤณมัยสมาคมแห่งประเทศไทยฯ ในพระราชูปถัมภ์ ได้แจ้งว่ายินดีให้ความร่วมมือเพื่อแก้ปัญหาจราจร

นอกจากนี้ กทม. ยังมีแผนการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินอีกหลายแห่งประกอบด้วยที่จอดรถบริเวณราชนาวิสัยสโมสรขนาด 8 ไร่ ที่จอดรถใต้ดินสวนนาคาภิรมย์ท่าพระอาทิตย์ขนาด 7.5 ไร่ เป็นอาคาร 4 ชั้น รองรับรถยนต์จำนวน 700 คัน และบริเวณ



## สนข.ร่วมกทม. สร้างที่จอดรถ ถนนราชดำเนิน

**ราชดำเนิน** ● นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยภายหลังการประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ว่า กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้เสนอรับพิจารณาโครงการต่อเนื่องการสร้างที่จอดรถใต้ดิน โดยจะว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินบริเวณถนนราชดำเนินวงเงิน 6 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวจะอยู่ในแนวตั้งแต่แยกจปร.ถึงสหประชาชาติจรดถนนศรีอยุธยา ประกอบด้วยอาคาร

4 ชั้น รองรับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ 1,400 คัน และอาคาร 3 ชั้น รองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ได้ 160 คัน เพื่อใช้เป็นที่จอดรถสับสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวบริเวณถนนราชดำเนินและท้องสนามหลวง คาดว่าจะดำเนินการได้ภายในปีนี้

ส่วนความคืบหน้าภาพโมเดลนั้น ทาง สนข.มีแผนที่จะขยายโครงการสาทรโมเดลออกไปยังพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครให้ประสบความสำเร็จ เหมือนที่ได้ดำเนินการที่ถนนสาทร ซึ่งมองไว้ที่ถนนพระราม 4 ระยะทาง 6 กิโลเมตร ตั้งแต่แยกสถานีรถไฟหัวลำโพงไปจนถึงแยกเกษมราษฎร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นมาก ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการลงนาม MOU กับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อเข้าศึกษาความเหมาะสม คาดว่าในปี 61 จะได้เห็นความชัดเจนและรูปแบบการดำเนินการโครงการต่อไป.



## เตรียมศึกษาที่จอดรถใต้ดิน‘ราชดำเนินนอก’ ขยายสาทรโมเดลแก้รถติดแนวถ.พระราม4

**ผู้จัดการรายวัน360** – “คมนาคม” ถกแก้ปัญหาจราจร เร่งศึกษาที่จอดรถใต้ดิน ถนนราชดำเนินนอก เผย กทม.ตั้งบ 6 ล้าน สำรองออกแบบ ผุดอาคารจอดรถ 2 หลัง รองรับได้ กว่า 1,400 คัน ขณะที่ขยาย “สาทรโมเดล” แก้ปัญหาจราจรถนนพระ- ราม 4 ตลอดแนวจาก“หัวลำโพง-แยก เกษมราษฎร์”

นายสุจินต์ ทยานุกุล ผู้อำนวยการ การกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) เปิดเผยภายหลัง ประชุมคณะอนุกรรมการประสานการ แก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ที่มีนายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ว่า ได้ติดตามการจัดทำที่จอดรถใต้ดิน บริเวณถนนราชดำเนิน ที่ได้มอบหมาย ให้สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (กทม.) พิจารณาศึกษาความเป็น ไปได้นั้น ล่าสุด กทม.แจ้งว่า ได้เตรียม ว่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจ ออกแบบ ที่จอด

รถใต้ดินตามแนวถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่บริเวณแยก จ.ป.ร.ถึงสหประ- ชาติ จรดถนนศรีอยุธยา วงเงิน 6 ล้านบาท

โดยแนวคิดจะก่อสร้างเป็น อาคารจอดรถใต้ดิน 2 อาคาร อาคาร 1 ขนาด 4 ชั้น จอดรถได้ 1,400 คัน อาคาร 2 ขนาด 3 ชั้น สำหรับจอด รถบัสได้ 160 คัน ส่วนพื้นที่ที่มี ศักยภาพในการทำที่จอดรถใต้ดิน นอกจากนั้นซึ่งเป็นพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เช่น สนามม้าบางเลิ้ง ได้มอบให้ กทม. พิจารณาความเป็นไปได้ ซึ่งเบื้องต้น เห็นว่า มีพื้นที่ดำเนินการได้ ขณะที่ การพัฒนาที่จอดรถใต้ดิน ส่วนนาครา ภิรมย์ และสโมสรข้าราชการ ถนน มหาราช ติดทำเตียนนั้น ขณะนี้อยู่ ระหว่างก่อสร้างอาคาร 4 ชั้น จอดรถ ได้ 700 คัน งบประมาณ 1,100 ล้าน บาท ขณะที่บริเวณสวนรมณีนาถ ถนน ศิริพงษ์ กทม.แจ้งว่า พื้นที่ว่าง 24 เมตร ยาว 300 เมตร ไม่เหมาะกับการทำที่ จอดรถ

ในส่วนโครงการสาทรโมเดลนั้น ข้อสรุปเบื้องต้นจะขยายไปยังถนน พระราม 4 ตั้งแต่แยกแยกหัวลำโพง- แยกเกษมราษฎร์ เนื่องจากมีปัญหา การจราจรและเป็นพื้นที่เชื่อมต่อกับ สาทรโมเดล โดยจะนำรูปแบบสาทร โมเดลมาประยุกต์ใช้ โดยมีข้อที่แตก ต่างกันเช่น สาทรโมเดล จะแก้ปัญหา ที่แยกสุรศักดิ์ โดยใช้การบริหารความ ต้องการเดินทาง ร่วมมือภาคเอกชน จัดเลื่อมเวลาทำงาน จัดจุดจอดแล้ว จร (park&ride) รถโรงเรียน เป็นต้น

ขณะที่แนวพระราม 4 จะมี 10-12 แยกและมีจุดตัดทางรถไฟด้วย ตั้งแต่ หัวลำโพง, มหานคร, สะพาน เหลือง, สามย่าน, อังรีตุนังต์, ศาลาแดง, วิบูลย์, พระราม4, คลองเตย, รัชดา, กล้วยน้ำไท และรูปแบบการ เดินทางอาจมีความแตกต่างกันบ้าง ซึ่งกำลังร่าง MOU เพื่อจัดทำบันทึก ข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ ระหว่างกระทรวงคมนาคมและ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อตั้ง สถาบันการสัญจรอย่างยั่งยืนต่อไป.





## ลุยที่จอดใต้ดินเมืองกรุง

นายสุจินต์ ทยานกุล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยภายหลังการประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนว่า กรุงเทพมหานคร (กทม.) เตรียมศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างที่จอดรถใต้ดินถนนราชดำเนิน วงเงิน 6 ล้านบาท คาดว่าจะได้ข้อสรุปปีนี้ และก่อสร้างปี 61 โดยอยู่บริเวณแยกจปร. ถึงสหประชาชาติหรือยูเอเอ็นไปจนถึงถนนศรีอยุธยา เป็นอาคาร 4 ชั้น รองรับรถยนต์ 1,400 คัน และอาคาร 3 ชั้นรองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ 160 คัน เป็นที่จอดรถจักรยานที่จอดใต้ดินถนนราชดำเนินและท้องสนามหลวง ส่วนโครงการที่จอดรถใต้ดินสนามม้า นางเลิ้งนั้นกทม.ต้องศึกษารายละเอียดที่ชัดเจนและเสนอที่ประชุมพิจารณาอีกครั้ง ขณะที่โครงการสร้างที่จอดรถใต้ดินสวนรมณีนาถข้างวัดสุทัศนเทพวรารามราชวรมหาวิหาร กว้าง 24 เมตร ยาว 300 เมตร พื้นที่ 29 ไร่

กทม.เห็นว่าไม่เหมาะสมเพราะอยู่ในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ที่ต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำสิ่งปลูกสร้างใต้ดินจนอาจส่งผลกระทบต่อกรอบเวลาดำเนินโครงการ

นายสุจินต์ กล่าวว่า กทม.ยังมีแผนการก่อสร้างที่จอดรถอีกหลายแห่งเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรประกอบด้วยโครงการที่จอดรถราชเทวี สโมสร พื้นที่ 8 ไร่ โครงการที่จอดรถใต้ดินสวนนาคกรภิรมย์ บริเวณท่าพระอาทิตย์ พื้นที่ 7.5 ไร่ อาคาร 4 ชั้นรองรับรถยนต์ 700 คัน ควบคู่กับแนวถนนศิริพงษ์ด้านหน้าสวนนาคกรภิรมย์ พื้นที่ 5 ไร่ ทั้งนี้กระทรวงคมนาคมและสนข.วางเป้าหมายขยายโครงการสาทรโมเดล ในถนนพระราม 4 ระยะทาง 6 กม. ตั้งแต่แยกสถานีรถไฟหัวลำโพงถึงแยกเกษมราษฎร์ ถนนพระราม 4 จราจรแออัดมาก และผ่านแยกสำคัญหลายแยกหรือมากกว่า 10 จุด อาทิ แยกสามย่าน แยกอรัญญิก แยกวิฑูรย์ แยกศาลาแดงและแยกคลองเตย ขณะที่สาทรโมเดลมีปัญหาแยกเดียว อยู่ระหว่างลงนามเอ็มโอยูกับจุฬาฯ เพื่อศึกษารายละเอียด.



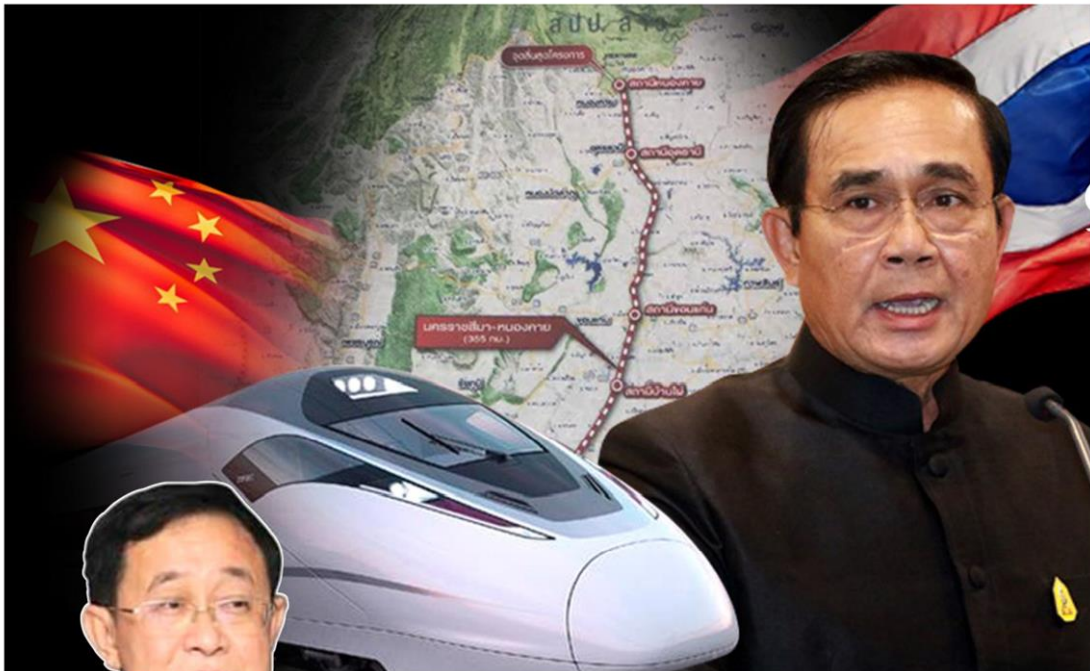


# สาวลึกรถไฟความเร็วสูง'จีน'กินรวบ



## SPECIAL SCOOP

# โยนทิ้งแบบ 'สนข.' ไม่ 'ลือกลสเปก' เหมือนจีน?



อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

เบื้องหลัง “บักตู” ใช้มาตรา 44 ผลักดันโครงการรถไฟไทย-จีน เส้นทาง กทม.-หนองคาย ซึ่งช่วยให้ จีนสามารถ เบิกค่าออกแบบ 1,824 ล้านบาทได้ทันทีที่มี การเซ็นสัญญา ระบุก่อนหน้านี้ไม่มีหน่วยงาน เจ้าภาพ แถมไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมายไทย ทั้งที่เป็นการ “ลือกลสเปก” เข้าข่ายผิด กม.ชั่วประมุข วงในตั้งคำถาม “บักตู” รถไฟความเร็วสูงสายนี้ สนข. เคยว่าจ้างออกแบบไว้แล้ว ไหนๆ “ประจัน จันตอง” นั่งคมนาคม และบางส่วนในรัฐบาล ยิ่งลักษณ์ ทำไม? ไม่ดึงมาปิดฝุ่น กลับเลือก ที่จะส่งมอบเงินดำเนินการ!



ทันทีที่เว็บไซต์ ราชกิจจานุเบกษา เผยแพร่คำสั่ง หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 30/2560 ลงนามโดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้า คสช. เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพ การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ซึ่งเป็นการใช้อำนาจตามมาตรา 44 เข้าปลดล็อกปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เป็นผลให้โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เส้นทางสายนี้ ต้องหยุดชะงักไม่เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

แต่อำนาจตามมาตรา 44 ที่มีจุดประสงค์ เพื่อจะนำมาใช้แก้ปัญหารถไฟไทย-จีน ก่อให้เกิดผลกระทบตามมาและทำให้คนไทยบางส่วนรู้สึกว่าการรถไฟไทยต้องอยู่ในสถานะ เสี่ยงเปรียบประเทศจีน พร้อมกับกระแสการ หัวถึงของผู้เกี่ยวข้องโดยเฉพาะการเปิดทาง ให้วิศวกรและสถาปนิกจีน เข้ามาทำงาน ในโครงการได้สะดวก

นายศรีสุวรรณ จรรยา เลขาธิการสมาคมองค์การพิทักษ์รัฐธรรมนูญ ได้ยื่นหนังสือถึงผู้ตรวจการแผ่นดินขอให้ส่งให้ “ศาลรัฐธรรมนูญและศาลปกครอง” เพื่อสอบคำสั่งมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดรถไฟความเร็วสูง กทม.-โคราช จะเป็นการเข้าข่ายเอื้อประโยชน์ ให้จีน และทำให้ไทยสูญเสียอำนาจอธิปไตย รวมไปถึงเป็นการยกเว้นการบังคับใช้กฎหมาย ปกติไม่น้อยกว่า 7 ฉบับ ในเรื่องการประมูล จัดซื้อจัดจ้าง ระเบียบว่าด้วยพัสดุ อีกทั้งในการใช้มาตรา 44 ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญชั่วคราว ได้ระบุไว้ให้ใช้อำนาจตามคำสั่งเฉพาะ กับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง และหากผู้ตรวจการแผ่นดินตรวจสอบแล้วพบว่า เป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ประเทศจีน ก็ขอให้ส่งเรื่องนี้ให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ดำเนินการตามมาตรา 221 ต่อไป

ขณะเดียวกันผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งทางราง บอกถึงมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดโครงการรถไฟความเร็วสูงไทยจีน หากถอดความกันจริงๆ จะพบว่าประเทศจีนจะได้ประโยชน์จากการก่อสร้างครั้งนี้อย่างมาก โดยเฉพาะข้อ 2 ที่ระบุให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทน

แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามาดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ใน 3 ด้าน ประกอบด้วย

1. งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา จีนเป็นผู้ดำเนินการไว้แล้ว
2. งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา โดยหลักการ ผู้ที่ออกแบบจะเป็นผู้ควบคุมงานไปด้วย โดยวงเงินที่น้อยที่กรอบการเจรจาซึ่งถ้าตามกฎหมายไทยนั้น จะอยู่ที่ 10% ของงบประมาณค่าก่อสร้าง

3. งานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร คาดว่าจ้างจะใช้เทคโนโลยีจากประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้ออกแบบไว้ทั้งหมด โดยมีมูลค่างานอยู่ที่ 179,412 ล้านบาท ไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน

ดังนั้น หากมองถึงเบื้องหลังแล้วจะเห็นว่าวิศวกร สถาปนิก และผู้รับเหมาจีน จะเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด ตรงนี้จึงเป็นเหตุผลให้รัฐบาลต้องหรือร่วมกับสภาวิศวกรและสภาสถาปนิก เพื่อขอให้จัดทำรายละเอียดข้อสอบวัดมาตรฐานวิชาชีพวิศวกรเพื่อออกใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม (ใบ กว.) ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี ให้แก่วิศวกรชาวจีนเพื่อร่วมกัน

ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามแผน

“ม.44 ที่ออกมาจะช่วยให้อินจีนสามารถเบิกเงินค่าออกแบบที่ทักไปแล้วได้ เพราะหากไม่ออก ม.44 หน่วยงานไหนจะเป็นคนจ่าย เมื่อยังไม่เซ็นสัญญาว่าจ้าง จะให้ สนช.หรือการรถไฟฯ ก็ไม่มีใครรับผิดชอบต้องขออนุมัติ กรมบัญชีกลางเบิกจ่าย เมื่อ ม.44 ออกมาก็ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องเป็นผู้จ่ายเงินค่าออกแบบประมาณ 1,824 ล้านบาท ให้แก่จีน”

ดังนั้น มาตรา 44 จึงช่วยให้โครงการนี้เดินหน้าได้สะดวก ตามที่ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ให้สัมภาษณ์ไว้ว่า ขณะนี้งานออกแบบได้ทำคู่ขนานไปแล้วมีความก้าวหน้า 95% คาดว่าจะลงนามสัญญาออกแบบกับจีนได้ภายในเดือนกรกฎาคมนี้

“มีที่ไหนแค่เซ็นลงนาม MOU กับจีน ตั้งแต่ธันวาคม 2557 ยังไม่ได้มีการเซ็นสัญญาออกแบบ แต่จีนได้ทำงานไปจนจะเสร็จแล้วเพียงแต่ยังไม่เป็นภาษาจีนทั้งหมด จึงขอให้ไปแปลมาเป็นภาษาอังกฤษ เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันในระหว่างวิศวกรไทยและจีน จีนมั่นใจมากกว่าไทยจะต้องทำกับจีนแน่ มาถึงตอนนี้ถ้าไม่ออก ม.44 จะเบิกค่าออกแบบ

## สรุปเงินลงทุนระบบรถไฟความเร็วสูง

เส้นทาง กรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย

ขบวนรถแบบ Wide Body (ล้านบาท)

| ลำดับ | รายการ           | กรุงเทพ-<br>ภาชี | ภาชี-<br>นครราชสีมา | นครราชสีมา-<br>หนองคาย | รวม     |
|-------|------------------|------------------|---------------------|------------------------|---------|
| 1     | ค่าก่อสร้าง      | 27,838           | 152,809             | 183,284                | 363,931 |
|       | • งานโยธา        |                  | 94,651              | 113,464                | 208,116 |
|       | • งานระบบเดินรถ  |                  | 42,163              | 45,247                 | 87,410  |
|       | • งานระบบราง     |                  | 15,995              | 24,572                 | 40,567  |
| 2     | Rolling Stock    |                  | 6,773               | 16,805                 | 23,578  |
| 3     | ค่าจ้างที่ปรึกษา |                  | 3,394               | 3,657                  | 7,051   |
| 4     | ค่าเวนคืนที่ดิน  |                  | 1,188               | 1,984                  | 3,172   |
|       | Total            |                  | 192,002             | 205,729                | 397,732 |



หมายเหตุ : ราคาดังกล่าวเป็นราคาในเบื้องต้นซึ่งมีการปรับค่าด้วยอัตราเงินเฟ้อ โดยค่าก่อสร้าง, ค่าเวนคืน และค่าจ้างที่ปรึกษา ปรับด้วยอัตราเงินเฟ้อที่ 2.5% ต่อปี ขณะที่ Rolling Stock ปรับด้วยอัตราเงินเฟ้อที่ 1.67% ต่อปี

ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม





## ได้หรือ และงานจะก้าวหน้าได้อย่างไร

แหล่งข่าวบอกอีกว่า มาตรา 44 ยังช่วยให้การเบิกจ่ายค่าออกแบบ 1,824 ล้านบาท ค่างานและงวดงานไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 ที่หน่วยราชการต้องยึดถือปฏิบัติในการจัดซื้อจัดจ้าง ทั้งเรื่องการเบิกเงินล่วงหน้า (Advance Payment) ที่เรียกเก็บ ณ วันทำสัญญาว่าจ้างก่อสร้าง ที่คาดว่าจะประมาณสิงหาคม-กันยายน 2560 นี้ ซึ่งจะเบิกที่ 10% แต่ของโครงการนี้ขึ้นอยู่กับสัญญาที่ตกลงกัน ปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่แน่ใจว่าจะเป็นตัวเลขเท่าไร หากเรียกมาถึง 30% ก็ขึ้นกับว่ารัฐบาลจะตกลงในสัญญาหรือไม่?

นอกจากนี้ในเรื่องของระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ

“

“ม.44 ที่ออกมา จะช่วยให้เงินสามารถเบิกเงินค่าออกแบบที่ทำไปแล้วได้ เพราะหากไม่ออก ม.44 หน่วยงานไหนจะเป็นคนจ่าย เมื่อยังไม่เซ็นสัญญาว่าจ้างจะให้ สนข. หรือการรถไฟ ก็ไม่มีใครรับ เพราะต้องขออนุมัติกรมบัญชีกลางเบิกจ่าย เมื่อ ม.44 ออกมาก็ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องเป็นผู้จ่ายเงินค่าออกแบบประมาณ 1,824 ล้านบาทให้กับจีน”

”

ตามเงื่อนไขข้อ 2 ในส่วนที่ 3 นั้น จะชี้ให้เห็นว่า ทุกอย่างจะต้องเป็นสเปกของประเทศจีน ปัจจุบันการออกแบบของจีนอยู่ในขั้น Detail Design เป็นการออกแบบรายละเอียดที่สามารถนำไปใช้งานได้ทันที หากไม่ใช้มาตรา 44 เข้ามาดำเนินการ ในขั้นตอนนั้นจะผิดกฎหมาย เพราะเป็นการล็อกสเปก และทำให้เกิดการฮั้วประมูลได้ง่าย

“ม.44 ช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่มีความผิดตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2542 ที่เรียกกันว่า กฎหมายฮั้วประมูล จึงไม่มีความผิดไม่ต้องเข้าข่ายถูก ป.ป.ช.สอบ”

อย่างไรก็ดี มีคำถามเกิดขึ้นในแวดวงวิศวกรรม และหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ว่าเหตุใดรัฐบาลประยุทธ์ ไม่นำแบบที่ ‘สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร’ (สนข.) เคยว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาต่างๆ ร่วมออกแบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-หนองคาย ไว้แล้วมาดำเนินการ เพราะในความเป็นจริงแบบรถไฟความเร็วสูงสายนี้ ช่วงที่ 2 ก็ออกในสมัยที่ พล.อ.อ. ประจิน จั่นตอง เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแลอยู่แล้ว ส่วนในช่วงที่ 1 ออกแบบสมัยรัฐบาลยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

**ช่วงที่ 1** กรุงเทพ-โคราช ระยะทาง 250 กิโลเมตร โดยบริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (MAA Consultants Co.Ltd. และบริษัทอื่นๆ ลงทุน 192,002 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนแล้ว

**ช่วงที่ 2** โคราช-หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร ว่าจ้างบริษัทเอเชียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (AEC) และบริษัทอื่นๆ ลงทุน 184,442 ล้านบาท รวมค่าเวนคืนแล้ว

“แบบที่ออกเป็นรถไฟความเร็วสูง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีการกำหนดจุดเวนคืน การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ ทั้งมูลค่าทางการเงิน มูลค่าทางเศรษฐกิจ รูปแบบการลงทุนฯ ไว้ชัดเจน และถ้ารัฐจะปรับเป็นรถไฟความเร็วสูง (ปานกลาง) ความเร็ว 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็สามารถปรับแก้ได้ทันที”

ส่วนในเรื่องของระบบและแรงกระทำต่อโครงสร้างทางวิ่งของรถไฟความเร็วสูงนั้น ในแบบที่ MAA และ AEC ได้ออกแบบไว้จะเป็นไปตามมาตรฐานยุโรป (European Standard) เป็นหลักและยังมีข้อกำหนดจาก British Standard BS 5400 เป็นต้น





และการออกแบบที่เป็นมาตรฐานยุโรป เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกเพราะมีการพัฒนาระบบขนส่ง และรถไฟความเร็วสูงมาเป็นเวลานาน

“ขนาดรางมาตรฐาน กว้าง 1.435 เมตร เป็นแบบ 2 รางไป-กลับ ตรงช่วงสถานี จะเป็น 4 ราง ส่วนจุดเริ่มต้น ในกรุงเทพฯ จะอยู่ที่สถานีบางซื่อ ผ่านบ้านภาชี สระบุรี ไปถึงโคราช จะมีจุดจอด 4 สถานี ซึ่งแบบที่ สนช.เก็บไว้จะเป็นเส้นทางเดียวกับที่จีนออกแบบ กรุงเทพฯ-โคราช”

ด้านการลงทุนนั้น จะเป็นการเปิดกว้าง ประมาณ 5 แบบ ตัวอย่างเช่น PSC -Gross Cost ทั้งรัฐลงทุนทั้งหมด แต่จ้างเอกชนมาเป็นผู้ดำเนินการ และซ่อมบำรุง หรือ แบบ PPP-Net Cost เป็นรูปแบบการให้สัมปทานเอกชนลงทุนและจัดเก็บรายได้เป็นการกำหนดผลตอบแทนขั้นต่ำที่เอกชนจะได้รับ ซึ่งผลตอบแทนนี้จะครอบคลุมต้นทุนการดำเนินงานของเอกชน หากเอกชนมีผลขาดทุน รัฐอาจจะต้องจ่ายเงินชดเชย (Subsidy) และหากมีกำไรต้องจ่ายคืนรัฐ ตามที่ได้ตกลงไว้ ฯลฯ

ที่สำคัญโครงการรถไฟความเร็วสูง ที่อยู่ในมือ สนช.ขณะนี้ จะต้องปฏิบัติตามระเบียบและกฎหมายไทยในเรื่องการจัดทำโครงการในทุกๆ ประเด็น และหากผู้รับเหมาพร้อมกลุ่มแบบกิจการร่วมลงทุน (Consortium) กิจการร่วมค้า (Joint venture) หรือรูปแบบอื่นที่หน่วยงานได้กำหนดไว้ ผู้รับเหมาที่เป็นผู้รับผิดชอบหลัก (Lead firm) จะต้องขึ้นทะเบียนไว้กับกรมบัญชีกลางด้วย

“พูดง่าย ๆ Lead firm ต้องเป็นผู้รับเหมาไทย แต่โครงการรถไฟไทยจีน Lead firm จะเป็นผู้รับเหมาไทยหรือไม่นั้น ยังไม่มีนโยบายออกมาชัดเจน แต่ถ้าใช้เทคนิคแบบ overslange คือห้อย segment แต่ละชิ้นมาต่อ ๆ กัน แบบนี้ผู้รับเหมาไทยทำได้ แต่ถ้าออกมาเป็นเทคนิคเฉพาะของจีน ผู้รับเหมาไทยก็อาจจะลำบาก ก็คงต้องให้จีนเป็น Lead firm เพราะจีนเป็นผู้ออกแบบ เป็นที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างอยู่แล้ว”

แหล่งข่าวบอกอีกว่า มีการตั้งคำถามในกลุ่มสภาฯว่า ทำไม? ค่าออกแบบของจีนจึงแพงกว่าบริษัทของไทย โดยจีนใช้งบประมาณ 1,824 ล้านบาท แต่ที่ สนช.ว่า

จ้าง MAA และ AEC ออกแบบประมาณไม่ถึง 1 พันล้านบาทซึ่งมีการกล่าวอ้างกันว่าเป็นเพราะจีนออกแบบในขั้น Detail Design ถือเป็นการออกแบบรายละเอียด ที่สามารถนำไปใช้งานได้ทันที แต่ของไทยเป็นแบบ Definitive Design จึงทำให้ราคาต่างกันมาก

“ความจริงที่ สนช. ออกจะเป็น Definitive Design เฉพาะในส่วนของเทคนิคที่จะเป็นการเปิดกว้าง ให้ผู้รับเหมาสามารถเลือกเทคนิคได้กว้าง ทั้งเทคนิคยุโรป อเมริกา ญี่ปุ่น เสนอมาเพื่อแข่งขันในด้านเทคนิคว่าใครจะดีกว่ากัน จากนั้นของใครดีค่อยมาเปิดซองราคา แต่ของจีนที่ทำเป็น Detail Design เป็นการล็อกสเปกในเรื่องเทคนิคไว้หมดแล้ว ว่าต้องเป็นรายนั้นเท่านั้นจึงจะได้งาน ตรงนี้ถ้าไม่มี ม.44 ออกมา ผู้ที่เกี่ยวข้องผิดกราวรูด ถูก ป.ป.ช.สอบเพราะถือเป็นการล็อกสเปกชัดเจนน”

ดังนั้น การที่บี๊ตต้องรวบรัดออกมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดโครงการรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-โคราช สิ่งแรกที่เกิดขึ้นก็คือกระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องจ่ายค่าออกแบบให้เงิน 1,824 ล้านบาทก่อน เพราะที่ผ่านมามีเงินออกแบบไปก่อนเกือบจะเสร็จสมบูรณ์ได้ 100% แต่ยังไม่รู้จะไปเบิกจ่ายที่หน่วยงานใด จากนั้นจะเข้าสู่โหมดของการประมูลงานก่อสร้างในช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ภายใต้อาตรา 44 ที่ทำให้เจ้าหน้าที่ทุกคนที่เกี่ยวข้องปลอดภัยจากความผิด ทั้งที่รู้อยู่ดีคือการล็อกสเปกเพื่อประเคนจีนโดยตรง...!



## หุ่นยนต์-กำแพงกันเสียง นวัตกรรมบนทางด่วน4.0



ผู้สื่อข่าวรายงานว่าเมื่อเวลา 09.00 น. วันที่ 22 มิ.ย. ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษคลองรัช (CCB3) ถนนพระราม 9 นายณรงค์ เขียดเดช ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และนายสมชาติ หวังวัฒนาพาณิช ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่-ปฏิบัติงาน เอสซีจี เคมิคอลส์ ร่วมแถลงความก้าวหน้าการพัฒนานวัตกรรมพร้อมโชว์สมรรถนะของหุ่นยนต์ตรวจสอบสายเคเบิลสะพานพระราม 9 และการใช้นวัตกรรมกำแพงกันเสียงจากวัสดุโพลีเอสเตอร์ที่มีส่วนประกอบของยางพาราที่จะนำมาใช้ในโครงข่ายทางพิเศษฯ ยุคไทยแลนด์ 4.0

นายณรงค์เปิดเผยว่า กทพ.ร่วมกับเอสซีจี เคมิคอลส์ และบริษัทในเครือผลิตหุ่นยนต์ตรวจสอบสายเคเบิลสะพานพระราม 9 เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ยังไม่เคยใช้ในประเทศไทย สามารถตรวจสอบทางพิเศษและสะพานด้วยวิธีทันสมัยเก็บ

ข้อมูลอย่างละเอียดนำมาวิเคราะห์และวางแผนซ่อมบำรุงสะพานเพื่อทดแทนการทำงานของคนเนื่องจากความสูงของสะพานพระราม 9 เหนือตึก 26 ชั้น การตรวจสอบแต่ละครั้งต้องใช้กระเช้าเสี่ยงต่อแรงปะทะของลมทำให้เกิดอันตรายเพราะสายเคเบิลยาวไม่เท่ากันตั้งแต่ 150-220 เมตร ต้องใช้คนตรวจ 1-2 เดือน ต้องปิดการจราจรส่งผลกระทบต่อประชาชน ขณะที่ผลทดสอบหุ่นยนต์ตรวจสอบสายเคเบิลต่อเส้นเพียง 4-5 ชม. ประหยัดเวลาและประหยัดงบประมาณ 10% จากที่ต้องใช้งบ 30-40 ล้านบาท ขณะที่การติดตั้งหุ่นยนต์แค่หลักล้านเท่านั้นหลังจากนี้





จะเริ่มใช้หุ่นยนต์ทดสอบสายเคเบิลสะพานพระราม 9 ทันที ก่อนตรวจสอบสะพานกาญจนาภิเษกต่อไป

นายณรงค์ กล่าวต่อว่า นอกจากนี้ยังร่วมกับเอสซีจี ผลิตนวัตกรรมกำแพงกันเสียงบนทางด่วนด้วยพลาสติกน้ำหนักเบา แข็งแรง ใช้ยางพาราเป็นวัสดุหลักการผลิต กำแพง 1 กม.ใช้ยางพารา 4,000 กก. ช่วยเกษตรกรสวนยางและลด ค่าใช้จ่ายเหลือ 5,000-6,000 บาท จากเดิม 7,000-8,000 บาท กันเสียงได้ถึง 40% หรือ 50-60 เดซิเบล เชื่อว่าจะนำมาแก้ปัญหาร้องเรียนด้านเสียงจากกรงิบบนทางพิเศษของ ประชาชนที่พักอาศัยในคอนโดฯใกล้ทางพิเศษโดยจะติดตั้ง 5-6 จุด เริ่มที่ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ด่วน 1) และทาง พิเศษฉลองรัชที่มีผู้ร้องเรียนมากที่สุดให้แล้วเสร็จภายในปีนี้

ด้านนายสมชาย กล่าวว่า การตรวจสอบสายเคเบิลมี ความละเอียดมากการนำกระเช้าขึ้นไปตรวจสอบอาจสร้าง ความเสียหายให้กับสายเคเบิลและเสี่ยงอันตรายกับคนทำงาน เมื่อติดตั้งหุ่นยนต์ไว้กับสายเคเบิลและปล่อยให้หุ่นยนต์วิ่งตาม สายด้วยระบบการขับเคลื่อน 4-wheel drive แบบอัตโนมัติ โดยที่ตัวหุ่นยนต์จะติดตั้งกล้องแบบ Full HD ฟังก์ชันกล้อง ที่มีความละเอียดสูงสามารถตรวจการชำรุดได้เล็กถึง 0.1 มิลลิเมตร หรือขนาดเท่าเส้นผมได้ส่งผลให้ตรวจสอบสาย เคเบิลได้ละเอียดและแม่นยำมากขึ้นโดยตรวจสอบสายเคเบิล ได้ทุกสะพาน ส่วนกำแพงกันเสียงมากกว่ามาตรฐานเดิมถึง 40% รองรับติดตั้งในทุกรูปแบบได้รับการรับรองมาตรฐาน ระดับโลกจากสถาบัน TUV SUD Lab จากประเทศสิงคโปร์.



## รถไฟจีนยอมไทยทุกอย่าง แต่ไทยพร้อมหรือไม่

หากไม่มี สื่อ และ สภาวิชาชีพวิศวกรรมสถาปนิก ออกมาส่งเสียงกดดัน ปานนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงไทยจีน ก็คง เป็น หนุมานเข้าปากรัฐวิสาหกิจจีนไปแล้ว เมื่อเรื่องถึง คสช. คุณอาคม เดิมทีหาไทยรัฐ รัฐมนตรีคมนาคม ก็ยอมต่อสาย ประชุมทางวิดีโอ รอบพิเศษกับจีน เพื่อเจรจาต่อรองเรื่อง การถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงให้วิศวกรไทย การใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างไทย การใช้วัสดุ ก่อสร้างไทย เมื่อวันจันทร์ที่ 19 มิถุนายน ที่เซอร่าโปรสก็คือ จีนยอมทุกอย่าง แสดงว่า การเจรจา 18 ครั้งที่ผ่านมา ฝ่ายไทยก็อ่อนเอง เป็น เบี้ยล่างเงินทุกอย่าง

หลังประชุมทางวิดีโอกับจีนเสร็จ คุณอาคม ก็แถลงกับสื่อว่า ฝ่ายจีนเห็นด้วย ที่จะให้นำ เงื่อนไขการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง บรรจุไปใน ร่างสัญญา ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กับ รัฐวิสาหกิจจีน ทั้ง 3 สัญญา ตั้งแต่การออกแบบ โครงสร้าง พื้นฐานด้านโยธาการควบคุมงานก่อสร้างและ ระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล การจัดหาขบวนรถ และการฝึกอบรมบุคลากร โดยจีนตกลงจะให้บุคลากรไทยเป็นพนักงานขับรถไฟความเร็วสูง

ถ้า สื่อ สภาวิชาชีพวิศวกรรมสถาปนิก ไม่ออกมากดดัน สิ่งเหล่านี้ ไทยก็ไม่ได้รับ

ผลจากการเจรจาหารือครั้งนี้ คุณอาคม แถลงว่า วงเงินลงทุน

179,412 ล้านบาท ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กม. ฝ่ายจีนตกลงที่จะแบ่งการลงทุนก่อสร้างให้ผู้รับเหมาไทย 75% หรือ 134,559 ล้านบาท และยืนยันว่าจะใช้วัสดุก่อสร้างที่ผลิตในประเทศไทย รวมทั้งเหล็กข้ออ้อยด้วย วงเงินที่เหลืออีก 25% เป็นการว่าจ้างรัฐวิสาหกิจจีนตามสัญญานาค่า 44,853 ล้านบาท

ตัวเลขที่ฟังแล้วน่าตกใจก็คือ วิศวกรจีนต้องการเงินเดือน 800,000 บาท ซึ่ง พล.ท.สรรเสริญ แก้วกำเนิด โฆษกสำนักนายกรัฐมนตรี แถลงในเวลาต่อมาว่า ฝ่ายไทยได้ต่อรองให้ต้องมีหนังสือรับรองจากสถานทูต ดูจากผลการเจรจาล่าสุด สะท้อนให้เห็นว่าการเจรจาที่ผ่านมาไทยเสียเปรียบทุกเรื่อง ไม่รู้

คุณอาคม รัฐมนตรีคมนาคมไปเจรจาแบบไหน จึงทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบมากมายอย่างนี้ ผลประโยชน์ของชาติทั้งนั้น

เมื่อจีนตกลงยอมถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงให้ฝ่ายไทยแล้ว ปัญหาที่ตามมาก็คือ ฝ่ายไทยมีความพร้อมแค่ไหน ในการ รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากจีน เพราะยังไม่เห็นรัฐมนตรีหรือโฆษกสำนักนายกรัฐมนตรีถึงเรื่องนี้เลย ทั้งที่เป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่ง เพราะฝ่ายรับก็ต้อง

เตรียมคนให้พร้อมด้วย เพื่อรับการถ่ายทอด

วันก่อน ผศ.ดร.ประมวล สุธีจารุวัฒน์ อาจารย์คณะวิศวกรรมศาสตร์ ได้เขียนถึง เงื่อนไขการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงที่ รัฐบาลจีนกำหนดให้บริษัทต่างชาติปฏิบัติ ในช่วงที่จีนเริ่มตนรถไฟความเร็วสูง ผมขออนุญาตนำมาถ่ายทอดต่อคณะครับ มีอยู่ด้วยกัน 3 ข้อ

1. จะต้องถ่ายทอดเทคโนโลยีหลักสู่ประเทศจีน
2. ราคาที่เสนอต้องสมเหตุสมผล
3. EMU (รถไฟไฟฟ้า) ที่ผลิตขึ้นจะต้องทำเป็นยี่ห้อจีน

บริษัทผลิตรถไฟความเร็วสูงชั้นนำของโลก ทั้ง ซีเมนส์ จากเยอรมนี อังสคอมจากฝรั่งเศส บอมบาร์ดิเอร์จากแคนาดา คาวาซากิจากญี่ปุ่น ต่างยอมรับข้อเสนอจีนหมด ตั้งแต่รถไฟความเร็วสูงรุ่นแรก ความเร็ว 200 กม. ต่อชั่วโมง จนถึง 300 กม. ต่อชั่วโมง ปัจจุบันจีนสร้างรถไฟความเร็วสูงวิ่งได้ 350 กม. ต่อชั่วโมงเองแล้ว

กระบวนการถ่ายทอดเทคโนโลยีจึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งและต้องทำเป็นระบบ

ผมเห็นด้วยกับ รศ.ดร.คมสัน มาลีสี ประธานสภาคณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์แห่งประเทศไทย 61 มหาวิทยาลัย ที่เสนอให้รัฐบาลต่อรองกับจีน ให้จีนเข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตอุปกรณ์ระบบรางรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย โดยให้ อาจารย์ที่สอนวิชาระบบรางเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการด้วยการถ่ายทอดเทคโนโลยีจึงจะเกิดขึ้นจริงและเป็นประโยชน์ต่อชาติในระยะยาว ถ้าเรื่องแค่นี้รัฐบาลยังวางแผนจัดการไม่ได้ ก็อย่าไปเพื่อฝัน จะวางแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เลยครับ.

“สม เปลี่ยนทิศ”





## เสียงจากหัวสำนึก

โดย : สุรวิทย์ วีรวรรณ

### อยากรู้ไทยได้อะไรจากรถไฟจีน

เรื่องรถไฟความเร็วสูง (ปานกลาง) นั้น ถ้าพูดแบบกว้างๆ ส่วนตัวผมเชื่อว่าโครงการสร้างมีทั้งเรื่องดีและเรื่องไม่ดี แต่เท่าที่ฟังยังไม่มีการถกเถียงกันอย่างจริงจังด้วยข้อมูลว่าดีไม่ได้อย่างไร คุ่มไม่คุ่ม และที่เขี่ยรกันอยู่เพราะถือทางกันทางการเมืองมากกว่า บางคนเคยคัดค้านสมัยยังลักษณ์วันนั้นมาสนับสนุนหรือไม่ก็แก้งงเสียสมัยประยุทธ์

ฝ่ายเสื้อแดงก็แตกดันด้วยข้อมูลสุกๆ ดิบๆ ว่า สมัยยิ่งลักษณ์จะใช้เงิน 2.2 ล้านสร้างรถไฟความเร็วสูง แต่สมัยประยุทธ์ใช้ 3.3 ล้านได้แค่รถไฟความเร็วปานกลาง

แต่จริงแล้วจะเลือกรถไฟความเร็วสูงแบบยังลักษณ์หรือรถไฟความเร็วปานกลางแบบประยุทธ์ มันก็ถกเถียงกันได้อีกแหละว่าภูมิศาสตร์และระยะทางการคมนาคมในประเทศจากใจกลางที่เอกราชเป็นศูนย์กลางนั้น มันจำเป็นต้องสร้างรถไฟความเร็วสูงไหม หรือแค่รถไฟความเร็วปานกลางอย่างที่ประยุทธ์จะทำก็พอ หรือเอาเข้าจริงรถไฟทางคู่ที่คิดไว้ตอนแรกก็โอเคแล้ว โดยส่วนตัวผมแล้วคิดว่าบ้านเราสร้างรถไฟทางคู่ก็พอแล้ว

มีคนขำขี้ขี้ว่าใครว่าถ้าเกิน 500 กิโลเมตร รถไฟความเร็วสูงจะสู้เครื่องบินไม่ได้ กรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ 784 กิโลเมตร ไปเชียงใหม่ 683 กิโลเมตร ไปหาดใหญ่ 943 กิโลเมตร หนองคาย 630 กิโลเมตร อุบลฯ 603 กิโลเมตร ถามว่าจะนั่งรถไฟความเร็วสูงมั๊ย มีคนเคยคำนวณมาแล้วว่ารถไฟความเร็วสูงไปเชียงใหม่จะราคาประมาณ 1,200 บาท

แล้วคิดว่าคนจีนจะนั่งรถไฟมาเมืองไทยมั๊ย อย่าว่าคนฝั่งอื่นเลย คนแถวคนหมิงที่ใกล้ที่สุดระยะทาง 1,260 กิโลเมตร พวกนี้จะนั่งรถไฟมาไทยมั๊ย เอาแบบไม่จอดเลยก็กว่า 5 ชั่วโมง ผมว่าไม่นั่งหรอกมาเครื่องบินสบายกว่า ไม่ต้องพูดถึงคนจีนฝั่งตะวันออกติดทะเลหรือทางเหนือแถวปักกิ่ง ดังนั้นที่น่าเป็นไปได้ที่สุดก็คือการขนส่งสินค้านั่นเอง จีนมีสินค้าทะลักมาไทยแน่แล้ว ไทยเอาอะไรไปขายจีน

แต่ถ้าจะสร้างนอกจากใช้กำปั้นเหล็กมาตรา 44 ทุบลงมาถามว่ารัฐบาลได้มีการศึกษาหรือไม่ว่า ผลดีผลเสียในการลงทุนรถไฟความเร็วสูงคืออะไร ยกเว้นสมัยยังลักษณ์ที่เคยบอกว่าจะไว้ใช้ขนผัก แล้วใครจะเป็นคนใช้รถไฟความเร็วสูง ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 300 บาทใช้รถไฟความเร็วสูงได้มั๊ย ในต่างประเทศมีการศึกษาว่าบางเมืองที่รถไฟผ่านมีความเจริญคืออย่างมีน้อยสำคัญ มีจิตที่ที่สูงชันมันใช้ได้กับเมืองไทยมั๊ย การเวนคืนใช้หลักที่มีความยุติธรรมมั๊ย เพราะที่ชาวบ้านที่เป็นทางผ่านจะไม่ได้รับอันสิทธิ์เลยถามทีจะถูกปิดตายด้านหนึ่ง ได้ประโยชน์เฉพาะคนที่อยู่รอบๆ สถานี

ทำไมรัฐบาลไม่เอาผลศึกษาข้อมูลมาบอกคนไทยสักหน่อย ละว่าไทยเราจะได้ประโยชน์จากโครงการนี้ หรือตกลงแล้วไทยอยากได้หรือจีนอยากได้กันแน่

รัฐบาลทหารนั้นเริ่มคุยกันกับจีนตั้งแต่ พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เดินทางไปเยือนจีนเมื่อเดือนธันวาคม 2557 หลังรับตำแหน่งนายกฯ ได้ไม่กี่เดือน ตอนนั้นคุยกันว่า จะส่งเสริมความร่วมมือด้านรถไฟ ระหว่างสองประเทศ และจะดำเนินโครงการรถไฟเส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ จากนั้นจึงมีการประชุมร่วมกันทันทีในเดือนมกราคม 2558

มีการคุยกันอีกหลายครั้ง แรกๆ คุยกันเรื่องทางคู่ค่อยไปค่อยมากลายเป็นความเร็วปานกลาง ตอนคุยครั้งที่ 2 ก็บอกว่าโครงการจะเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2558 และจะเสร็จถึงหนองคายใน 36 เดือน มีการคุยกันว่า เรื่องโครงสร้างพื้นฐานตลอดเส้นทาง ไทยเป็นหลักโดยไทยเรื่องการเวนคืน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ในส่วนที่เป็นอิมพอร์ตและโหลเชา จีนเป็นหลักดำเนินการ เนื่องจากมีความเชี่ยวชาญมากกว่า การวางระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม ให้จีนเป็นหลัก

ในการประชุมครั้งที่ 6 มีการคุยเรื่องการพิจารณาร่วมทุนระหว่างไทย-จีน เพื่อดำเนินงานด้านระบบรถไฟ (Railway System) การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (Operation and Maintenance) และด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Civil Work) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทกิจการร่วมค้าด้านรถไฟของจีน เป็นผู้ลงทุนหลัก ซึ่งรูปแบบการลงทุนของบริษัทร่วมทุนให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทยและหลักปฏิบัติสากลทั่วไป และให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาหาข้อสรุปที่เกี่ยวข้องต่อไป

จากนั้นก็คุยกันมาเรื่อยๆ ถึงแหล่งเงินกู้จะอยู่ที่ไหน รวมถึงการกำหนดการวางศิลาฤกษ์เพื่อเอาฤกษ์เอาชัยที่สถานีเชียงรากน้อย ซึ่งผมว่าเป็นเรื่องที่ตลกนะครับ การเจรจาพูดคุยกันยื่นข้อเสนอไปมายังไม่ได้ตกลงเซ็นสัญญากันเลยแม้แต่บันทึกความเข้าใจ แต่จะวางศิลาฤกษ์กันก่อน จากนั้นในการพูดคุยกันว่า จะเริ่มโครงการก็ถอยร่นไปเรื่อยๆ รวมทั้งพูดคุยเรื่องจะตั้งบริษัทร่วมทุนไทยให้จีนถือหุ้นร้อยละ 60 ไทย 40

แต่พอพล.อ. ประยุทธ์ไปจีนอีกรอบพบพล. เต๋อเจียง นายกรัฐมนตรี ก็ประกาศเปรี้ยงทันทีว่าไทยจะลงทุนเองทั้งหมด แต่จะขอกู้เงินจากจีนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยมีเงื่อนไขเงินกู้และอัตราดอกเบี้ยต้องที่ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับแหล่งเงินอื่น สรุปไทยจะออกเงินเองหมดแต่กู้เงินจ่ายดอกเบี้ยให้จีน แล้วจะจ้างจีนทำ เพื่อสร้างรถไฟให้จีนใช้ขนส่งสินค้าลงมา

หลังจากนั้นการเจรจามีมาเรื่อยๆ ต่อรองกันไปเน้นเรื่องเงินกู้จากไหน เหลือข้ออ้อยจะใช้มาตรฐานไหนของใคร จนถึงครั้งล่าสุดคือครั้งที่ 18 เมื่อวันที่ 22-24 พฤษภาคม ที่ผ่านมา ทั้งสองฝ่ายได้หารือเชิงลึกเกี่ยวกับการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม และสถาปนิกอย่างถูกกฎหมายของบุคลากรจีนสำหรับโครงการรถไฟ โดยให้เป็นไปตามระเบียบและกฎหมายของไทย



แต่อยู่ๆ พล.อ.ประยุทธ์ก็ประกาศใช้มาตรา 44 โดยอ้างว่า เพื่อเร่งรัดให้โครงการเดินหน้าไปโดยเร็ว โดยให้วิศวกรจีนกับสถาปนิกจีนไม่ต้องขึ้นกับกฎหมายประกอบวิชาชีพในประเทศไทย ไม่ต้องผ่านกฎหมายฮั่ว ไม่ต้องผ่านกฎหมายจัดซื้อจัดจ้าง ไม่ต้องผ่านกฎหมายพัสดุ ไม่ต้องผ่านซูเปอร์บอร์ดที่ คสช.เองตั้งขึ้นมา ก้ากับการจัดซื้อจัดจ้างหน่วยงานของรัฐ เรียกได้ว่าแบะทำให้เงินทุกประตู

เอาเถอะเมื่อมาถึงขั้นนี้แล้ว ผมไม่ได้คัดค้านแบบหัวชนฝา นะครับ แต่ผมถามว่า เคยมีผลศึกษาข้อดีข้อเสียของการมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจออกมาบ้างมั๊ย อย่างน้อย การที่เราจะใช้เงินมหาศาลทำโครงการนี้ ประชาชนอย่างผมจะได้มั่นใจว่า เราจะคุ้มค่าที่จะลงทุนไปไม่กลายเป็นโครงการอับศแบบหลายโครงการที่ผ่านมา

ถามง่ายๆ ว่ามีผลการศึกษาการคุ้มค่าที่จะลงทุนหรือยัง ไทยหรือใครจะได้ประโยชน์จากโครงการนี้ ถ้าไทยได้ประโยชน์จะได้ประโยชน์อย่างไร เพราะเท่าที่ติดตามก็คือ งานนี้ไทยลงทุน กู้เงินจีน จีนได้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าลงมายังกลุ่มอาเซียนที่มีด่านสำคัญคือไทย แล้วทำไมเราถึงเป็นเบี้ยล่างทุกประตูอย่างนี้

โครงการใช้เงินลงทุนขนาดนี้ให้คนไทยแบกหนี้ขนาดนี้ เอาเถอะถ้าท่านอยากจะทำก็ทำ แต่ช่วยบอกคนไทยหน่อยสิว่าเราจะได้ประโยชน์อะไรบ้าง.





# สมคิดโซว์วิชั่นถึงนักลงทุน 'ไฮสปีด'เชื่อม30ปท.

## ชูไทยร่วมกระแสเอเชียบูม วสท.แนะคุณภาพวิศวะ พณ.เผยส่งออกพค.พุ่ง13%

พณ.ปลื้มส่งออก พ.ค.พุ่ง 13.2% สูงสุดรอบ 52 เดือน มั่นใจเป้าหมายทั้งปีบวก 5% ด้าน'บิ๊กตู'โซว์  
ไทยแลนด์ 4.0 ปลุกนักลงทุนต่างชาติ คาด ศก.ปี'60  
โตถึง 3.8%

(อ่านต่อหน้า 5)



สมคิด  
จาตุศรีพิทักษ์

ให้เป็นสากล โดยเฉพาะกฎหมายที่เอื้อต่อ  
การประกอบธุรกิจ สำหรับเรื่องของการชำระ  
ภาษี หรือการคุ้มครองสิทธินักลงทุนรายย่อย  
ปัจจุบันมีการปรับปรุงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ในตลาดทุนเพื่อรองรับการประเมินอีกครั้งใน

ปีนี้ ขณะที่ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา รัฐบาลได้มีการ  
พัฒนาด้านความเข้มแข็งและขีดความสามารถ  
ในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและสังคม โดยจะ  
เห็นได้จากอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจไทย  
ในปี 2560 มีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 3.3-  
3.8 ดีขึ้นจากอัตราร้อยละ 3.2 ในปี 2559"

นายกฯกล่าว

ต่อจากหน้า 1

ไฮสปีด

### 'บิ๊กตู'ถึงนักลงทุนระดับชาติ

เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน ที่โรงแรมแกรนด์  
ไฮแอทเอราวัณ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา  
นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความ  
สงบแห่งชาติ (คสช.) เป็นประธานพิธีเปิด  
งานสัมมนาผู้ลงทุนสถาบันในตลาดทุนระดับ  
นานาชาติ "Thailand's Big Strategic Move"  
โดยมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี  
นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรี  
ว่าการกระทรวงการคลัง และนายอุตตม สาว  
นายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม  
เข้าร่วมงาน

พล.อ.ประยุทธ์กล่าวเปิดงานตอนหนึ่งว่า  
วันนี้เป็นโอกาสดีที่ได้พบกับผู้ลงทุนทั้งใน  
และต่างประเทศ ถือเป็นโอกาสที่จะได้แสดง  
ถึงทิศทางในการยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจ  
ของประเทศต่อผู้ลงทุนในตลาดทุน โดย  
เฉพาะกองทุนต่างชาติที่ให้ความสนใจลงทุนใน  
ประเทศไทย ขณะนี้รัฐบาลได้วางยุทธศาสตร์

ชาติระยะ 20 ปี เป็นแนวทางพัฒนาประเทศ  
อย่างยั่งยืน สร้างฐานในการพัฒนาใช้โมเดล

"ไทยแลนด์ 4.0" เพื่อก้าวไปสู่อนาคต เน้นการ  
สร้างคุณค่าและการขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม  
คาดศก.ปี'60โตถึง3.8%

พล.อ.ประยุทธ์กล่าวว่า การผลักดัน  
ประเทศไปข้างหน้าไม่สามารถทำได้ด้วยการ  
สั่งการของภาครัฐแต่เพียงฝ่ายเดียว ต้อง  
ทำแบบบูรณาการไปทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ  
ภาคเอกชน และภาคประชาชน ประชาสังคม  
ตามโครงการประชารัฐ ซึ่งยืนยันว่าทุกรัฐบาล  
จะต้องดำเนินการต่อไป โดยทุกภาคส่วนจะ  
ต้องช่วยกันขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ  
แบบบูรณาการ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม  
โครงสร้างพื้นฐานและการแลกเปลี่ยนองค์  
ความรู้ โดยมีคณะทำงานทั้งในส่วนที่เน้นสร้าง  
การขับเคลื่อน และการพัฒนาในเชิงโครงสร้าง  
มุ่งหวังให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตของ  
ประชาชน เพิ่มการจ้างงาน สร้างรายได้ ลด  
ความเหลื่อมล้ำ และเพิ่มขีดความสามารถใน  
การแข่งขันของประเทศ สร้างการเจริญเติบโต  
ทั้งภายในและภายนอกอย่างยั่งยืน

"รัฐบาลได้มีการออกกฎหมายจำนวนมาก

### ชูไทยร่วมกระแสเอเชียบูม

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายก  
รัฐมนตรี กล่าวปาฐกถา ว่า เอเชียกำลังเป็น  
ความหวังใหม่ช่วยค้ำจุนเศรษฐกิจ ในยามที่โลก  
ชะลอตัว เอเชียกำลังเป็นพลังใหม่ มีการนำ  
เสนอทางเลือกของความร่วมมือทางเศรษฐกิจ  
และการสร้างเขตการค้าเสรีใหม่ อาทิ นโยบาย  
หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (วันเบลท์วันโรด หรือ  
โอบีโออาร์) ของจีน ขณะที่ญี่ปุ่นจะเป็นผู้นำใน  
การขับเคลื่อนเขตความร่วมมือเศรษฐกิจใหม่  
(อาเซฟ) ประกอบด้วยกลุ่มประเทศอาเซียน  
+6 ที่ครอบคลุมประชากรกว่าครึ่งโลก ซึ่งจะ  
เป็นทางเลือกใดในทุกทางเลือกนั้น เอเชียคือ  
หัวใจทั้งสิ้น

นายสมคิดกล่าวว่า เมื่อสหรัฐเลือก  
สละความเป็นผู้นำโลกในยามที่อียูเริ่มอ่อน  
แรง ประเทศไทยเป็นหนึ่งในนั้น แม้ประเทศไทย  
ไม่ใช่ประเทศใหญ่ แต่ด้านศักยภาพ ไม่มีใคร  
จะปฏิเสธได้ ด้วยการเป็นประเทศที่พร้อมมูล  
ด้วยทรัพยากร และด้วยตำแหน่งที่อยู่ใจกลาง  
ของอาเซียนและซีแอลเอ็มวีที (กัมพูชา ลาว





พม่า เวียดนาม ไทย) ยิ่งเมื่อจีนประกาศโอบีโออาร์ที่นานาประเทศให้ความสนใจ ประเทศไทยยิ่งโดดเด่น เพราะอยู่บนเส้นทางระหว่างเชื่อมต่อแผ่นดินใหญ่กับเส้นทางทะเล (อ่านรายละเอียด น.2)

## ย่นรถไฟจีนเชื่อมโลก

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ กล่าวกรณีรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-โคราชว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงที่เกิดขึ้นไม่ใช่แค่กรุงเทพฯ-โคราชเท่านั้น แต่ต้องการเชื่อมต่อไปกับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road หรือโอบีโออาร์) ของจีน ซึ่งจะมีการเชื่อมต่อการขนส่งด้วยรถไฟไปถึงมาเลเซียและต้องเชื่อมต่อกับโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอนุภูมิภาคด้วย ทั้งนี้ ในความคิดรัฐบาลไม่ใช่แต่เชื่อมจีนแต่ต้องการเชื่อมโลก รัฐบาลไทยต้องตัดสินใจขับเคลื่อนโครงการนี้ให้ได้ เพราะอนาคตข้างหน้าการเชื่อมต่อในโครงการโอบีโออาร์ของจีนจะมีกว่า 30 ประเทศร่วม ถ้าไม่มีไทยจะพูดได้อย่างไรว่าเป็นศูนย์กลางอาเซียนเป็นศูนย์กลางซีแอลเอ็มวีที่ ดังนั้นต้องซึ้งระหว่างต้นทุนและกำไร

## ไม่ได้ยกผลประโยชน์ให้จีน

นายสมคิดกล่าวว่า ไทยไม่ได้ยกผลประโยชน์ให้กับจีนแต่อย่างใด โครงการที่เกิดขึ้นมูลค่า 1.8 แสนล้านบาท สัดส่วน 4 หมื่นล้านบาท ที่ให้วิศวกรจีนเข้ามาดำเนินการได้เป็นงานระบบราง รวมทั้งการจ้างที่ปรึกษาและการออกแบบ ขณะมูลค่า 1.4 แสนล้านบาทจะให้คนไทยทำ ทั้งนี้ ที่ดินทั้งสองข้างก็ยังเป็นแผ่นดินไทย จะทำอะไรบนแผ่นดินก็ได้จะให้ใครเข้ามาร่วมลงทุนก็ได้ เพื่อสามารถที่จะพัฒนาพื้นที่ได้ในอนาคต อยากให้มองเรื่องผลตอบแทนเศรษฐกิจจากการลงทุนดังกล่าวเป็นเรื่องสำคัญ เพราะจะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองในระยะต่อไปที่ผ่านมากการเจรจาติดขัดและกินเวลามากเล็กน้อย ผ่านไปกว่า 3 ปี เพราะบางอย่าง เช่น การลงทุนโครงการลักษณะดังกล่าวรัฐบาลไทยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ ขณะจีนให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการและรัฐบาลเป็นคนกำกับ หรือกรณีวิศวกรจีน หากจะเข้ามาทำงานในไทยต้องมาสอบใบอนุญาต ถ้ามาจำเป็นมากน้อยแค่ไหน หากแปลโจทย์เป็นภาษาอังกฤษสอบตก 1 ข้อ เส้นทางรถไฟที่เขาสร้างมากกว่าสองหมื่นกิโลเมตร

คืออะไร ส่วนด้านราคากลาง โครงการนี้ไม่ได้เป็นการประกวดราคาแบบทั่วไป แต่เป็นระหว่างรัฐบาลไทยกับจีน ราคาที่ออกมาคือราคาที่ตกลงกันได้ การใช้กฎหมายมาแก้ไข

เป็นการแก้เฉพาะจุดให้โครงการเดินไปได้

## นักลงทุนห่วงเสถียรภาพ

นายสมคิดกล่าวว่า ภายในงานสัมมนาโอกาสพูดคุยกับนักลงทุนรายใหญ่ 19 ราย ที่มีมูลค่าลงทุน 6.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เพื่ออธิบายให้นักลงทุนเข้าใจว่าที่ผ่านมารัฐบาลทำอะไรบ้าง ซึ่งนักลงทุนสะท้อนกลับมาว่าพอใจกับพัฒนาการของไทย แต่คำถามที่ยังเป็นห่วงคือรัฐบาลจะทำอย่างไรต่อถ้ามีการเลือกตั้งและอะไรเป็นเครื่องค้ำประกันว่าสิ่งที่รัฐบาลกำลังทำจะสานต่อได้ในอนาคต ซึ่งได้บอกไปว่าเหตุการณ์เมืองไทยกำลังเปลี่ยนแปลง แต่รัฐบาลเชื่อว่าทุกสิ่งที่กำลังขับเคลื่อนจะไปข้างหน้าได้ คาดว่าจะพยายามผลักดันโครงการใหญ่ๆ เช่น โครงการรถไฟ 5-6 เส้นทางให้ออกมาใน 2 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ได้ชี้แจงให้นักลงทุนทราบด้วยว่ามาตรการรัฐบาลจะต้องได้รับการสานต่อ ตัวเลขทางเศรษฐกิจก็เริ่มดีขึ้นแม้ว่าข้างล่างจะยังลำบาก แต่รัฐบาลพยายามเร่งให้ความช่วยเหลือ เพราะฉะนั้นมองว่าถ้าพยายามรักษาเสถียรภาพและความต่อเนื่องได้ จะทำให้ทุกอย่างค่อยๆ ดีขึ้น และเมื่อเทียบกับประเทศทั้งหลายในโลกจะเห็นว่าไทยเป็นประเทศที่น่าสนใจ

## แจกกองทุนพัฒนาตลาดทุน

นายสมคิดกล่าวว่า การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการพัฒนาตลาดทุน (CMDF) วงเงิน 8,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังเตรียมหารือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) เพื่อหาข้อสรุปให้ได้เร็วๆ นี้ และการใช้เงินจากกองทุนของ ตลท.สำหรับการจัดตั้งกองทุน CMDF ไม่ได้เกิดปัญหากระทรวงการคลังไม่มีเงิน แต่เป็นแนวคิดจากทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาตลาดทุนให้แข็งแกร่งในอนาคต

นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวว่า เสาให้แก่นักลงทุนฟังว่าเศรษฐกิจไทยในขณะนี้แข็งแกร่งมากขึ้นจากเมื่อ 3 ปี ก่อนหน้าอยู่ที่ 0.8% ขณะนี้โตได้กว่า 3% ทั้งนี้ รัฐบาลพยายามจัดอุปสรรคในการค้าและการลงทุน เพื่อสนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชน ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบให้ทันสมัยมากขึ้น สิ่งรัฐบาลกำลังทำทั้งหมด

ถือเป็นการปฏิรูปเพื่อให้ไทยมีความมั่นคงและช่วยผลักดันให้หลุดพ้นกับดักประเทศรายได้ปานกลางได้

## ผลักดัน'อีอีซี'สู่ไทยแลนด์4.0

นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กล่าวว่า ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายไทยแลนด์ 4.0 มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาอุตสาหกรรมเอสเคิร์ฟ ที่เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ เช่น อุตสาหกรรมเครื่องยนต์ อุตสาหกรรมการแพทย์ อาหารและการท่องเที่ยว นอกจากนี้ รัฐบาลมุ่งสร้างอีอีซีให้เป็นศูนย์รวมทางการแพทย์และศูนย์รวมทางการบินและคมนาคมแห่งอาเซียนอีกด้วย โดยวางโครงสร้างสนามบินอู่ตะเภาเป็นตัวชูโรงของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งปี 2560 จะดำเนินการในเรื่องการเตรียมการคัดสรรผู้ลงทุนในโครงการหลักของอีอีซี คาดว่าการลงทุนจริงจะเริ่มเห็นในปีหน้าเป็นต้นไป เช่น โครงการอู่ตะเภา จะทราบว่าใครจะเป็นผู้ร่วมทุนจากต่างประเทศ คาดว่าผู้ลงทุนจากในและนอกประเทศจะสนใจมาลงทุนในอีอีซีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากในงานนี้มีผู้สนใจจำนวนมากและขอหารือต่อ

## ตลท.ชี้ต่อจิกขอร์ภาพศก.ไทย

นางเกศรา ญัฐศรี กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) กล่าวว่า การสัมมนาครั้งนี้จะอย่างไรก็ตามต่อจิกขอร์ของเศรษฐกิจไทย เพราะผู้ลงทุนในภาคเรียลเอ็กเตอรามีทั้งส่วนนักลงทุนจากต่างประเทศและบริษัทจดทะเบียนทั่วไป เพราะฉะนั้นที่เห็นว่าตัว ตลท.ในเรื่องผลประโยชน์ของการของบริษัทจดทะเบียนยังอยู่ในฐานะดีพอสมควรมาตลอดในระยะเวลา 3 ปี แม้ภาคการบริโภคของเอกชนไม่ได้เติบโตมากนัก แต่การลงทุนภาครัฐนั้นยังคงเติบโต ดังนั้นการจัดสัมมนาในครั้งนี้จะเป็นการต่อจิกขอร์ที่จะเห็นภาพอย่างชัดเจน ภาคเรียลเอ็กเตอรียังเติบโตภาคการเงินเติบโตตามโดยเฉพาะแคปปิตอลมาร์เก็ต ในส่วนบริษัทจดทะเบียนที่เข้าไปทำงานในภาครัฐและส่วนเงินทุนที่จะไหลเวียนเข้าไปในโครงการต่างๆ ของภาครัฐ

นายไพฑูรย์ นลินทรางกูร นายกสมาคมนักวิเคราะห์การลงทุนและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด เปิด





เผยว่า การจัดงานครั้งนี้ทำให้นักลงทุนมีความเชื่อมั่นเพิ่มขึ้นเพราะนายคาเมยามิยืนยันด้วยตัวเองว่าจะทำโครงการต่างๆ ซึ่งเป็นโครงการระยะยาว เนื่องจากที่ผ่านมานักลงทุนยังมีความกังวลเรื่องความชัดเจนของนโยบายของรัฐบาล มองว่าในช่วงที่ 3 ปีที่ผ่านมา การขับเคลื่อนเศรษฐกิจยังช้าเพิ่งจะมาเร่งเครื่องในช่วงนี้ แต่สิ่งที่ยังกังวลคือความต่อเนื่องเพราะโครงการมาเร่งในช่วงหลังและในอีกปีกว่าก็จะมีการเลือกตั้งรัฐบาลใหม่

## ‘ศุภชัย-ฐานป’ชี้ช่องธุรกิจยุคใหม่

นายศุภชัย เจียรวนนท์ ประธานคณะผู้บริหารเครือเจริญโภคภัณฑ์ กล่าวว่า ยุค 4.0 มีธุรกิจสตาร์ทอัพเกิดขึ้นมากมาย ปัจจุบันจะเห็นว่าบริษัทชั้นนำ 5 อันดับแรกของโลก ล้วนอยู่บนดิจิทัลแพลตฟอร์ม เช่น อเมซอน แอปเปิล อัลฟาเบต ดังนั้นธุรกิจจะต้องปรับตัว รวมทั้งซีพีเองด้วย เช่น ธุรกิจค้าปลีกต้องเผชิญกับการเติบโตของอีคอมเมิร์ซ ภาคธนาคารต้องเผชิญกับเทคโนโลยีทางการเงิน (ฟินเทค) อุตสาหกรรมการยนต์ต้องเผชิญกับความท้าทายจาการรถยนต์ไฟฟ้า โดยมองว่าทรัพยากรบุคคลในปัจจุบันกว่า 80% จะต้องมีความรู้พื้นฐานไอที จึงเห็นด้วยอย่างยิ่งที่รัฐบาลพยายามออกมาตรการต่างๆ เพื่อช่วยให้บริษัทต่างๆ ได้ปรับตัวรับความเปลี่ยนแปลง

นายฐานป ลิธิวัฒน์ภักดี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ไทยเบฟเป็นกลุ่มธุรกิจเครื่องดื่มที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย เป็นอันดับ 2 ตามมูลค่าตลาด และอันดับ 6 ตามยอดขาย และมองว่าการลงทุนในอาเซียนจะเป็นประตูสู่เอเชีย เนื่องจากมีประชากรรวมกันเกิน 300 ล้านคน หรือเกินครึ่งของโลก ยุทธศาสตร์ของไทยเบฟจะอยู่ภายใต้วิชั่น 2020 สร้างความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค และสร้างธุรกิจใหม่พร้อมกับปรับเทคโนโลยีเข้ากับตลาด

## วสท.จี้ถ่ายโอนเทคโนโลยีไฮสปีด

วันเดียวกัน ที่อาคารวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) ร่วมกับสมาคมวิศวกรรมศาสตร์แห่งประเทศไทย สมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้างไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (ทีซีเอ) สมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย (วปท.) และสมาคมวิศวกรรม

ระบบขนส่งทางรางไทย แลกเปลี่ยนข้อควรระวังการถ่ายโอนเทคโนโลยีเพื่อนำเสนอภาครัฐ โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา

นายธเนศ วีระศิริ นายกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ (วสท.) เปิดเผยว่า หากจะมีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน จะต้องมีการถ่ายโอนเทคโนโลยีจากจีนมาให้คนไทย ไม่ว่าจะเป็นระดับช่าง โดยจะต้องไม่ใช่เพื่อการซ่อมแซม หรือซ่อมบำรุงแบบ คือ ส่งคนไทยไปอบรมที่จีนเท่านั้น เพราะสิ่งที่ต้องการเพื่อให้ในอนาคตประเทศไทยสามารถสร้างรถไฟความเร็วสูงได้เอง ในลักษณะเดียวกันกับที่จีนและเกาหลีใต้เคยดำเนินการมาแล้ว เพราะในอดีตทั้ง 2 ประเทศก็ไม่สามารถก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงได้ จึงอยากถือโอกาสนี้เรียนรู้เพื่อให้ไทยสามารถก่อสร้างได้

“เรื่องนี้ได้หารือกับนายวิญญู เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 มิถุนายนที่ผ่านมา เบื้องต้นนายวิญญูเห็นด้วย และเห็นว่า วสท.น่าจะเป็นองค์กรกลางในการรวบรวมพันธมิตรที่เป็นสมาคมต่างๆ รวมทั้งหน่วยงานทางด้านวิชาการ ดังนั้น วสท.จึงถือว่าเป็นคำมั่นสัญญาที่นายวิญญูให้ไว้ และเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติ ทาง วสท.จึงได้ดำเนินการต่อ” นายธเนศกล่าว

(อ่านต่อหน้า 8)

## ต่อจากหน้า 5

### ไฮสปีด

## ตั้งหน่วยงานคุมวิศวกรจีน

นายเอนก ศิริพานิชกร ประธานสาขาวิศวกรรมโยธา วสท. กล่าวว่า ประเด็นคือการทำงานของวิศวกรจำเป็นต้องมีหน่วยงานควบคุม เพราะเป็นงานที่มีความเสี่ยงสูง มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน เมื่อมีคำสั่ง ม.44 ออกมาใช้กับวิศวกรชาวต่างชาติแล้ว เห็นว่าการทำงานของวิศวกรต่างชาติจะต้องเข้ามาในกฎหมายมาตรฐานวิศวกรรมไทย เพราะยังมีปัจจัยเรื่องของน้ำหนักบรรทุก แรงลมต่างๆ ซึ่งทั้งหมดดังกล่าวควรจะได้รับทราบทดสอบจากสภาวิศวกร แต่ผลของ ม.44 ทำให้วิศวกรจีนเข้ามาได้โดยไม่ต้องถูกควบคุม เพราะไม่ต้องมีใบอนุญาต ในเรื่องอบรมเพื่อให้วิศวกรจีนได้ใบรับ

รอง ขณะนี้ยังไม่มีความหมายไหนออกมารองรับและคาดว่าจะเป็นเรื่องยุ่งยากในการปฏิบัติในอนาคตด้วย ตอนนี้เรื่องรูปแบบการถ่ายโอนเทคโนโลยีที่ วสท.เสนอนั้น ยังไม่ชัดเจนว่านายวิญญูจะนำเรื่องดังกล่าวไปหารือกับนายคาเมยามิและจะมีผลอย่างเป็นทางการอย่างไร

## แนะวิศวกรไทยเข้าไปร่วมงาน

นายวิฑูรย์ เจียมจิตต์ตรง นายกสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย กล่าวว่า ทางสมาคมอยากเสนอให้กำหนดสัดส่วนให้วิศวกรไทยเข้าไปร่วมงาน ไม่ว่าจะเป็นงานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างงานโยธา งานที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา งานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เมื่อประกอบรวมกันแล้วจะทำให้ไทยมีความรู้ในการดูแลระบบนี้ต่อไปได้ ในอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับคำสั่ง ม.44 อยากเสนอตัวเข้าทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาด้านการบริหารโครงการ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เช่น เข้าไปตรวจสอบงานวิศวกรรม การบริหารงานก่อสร้าง รวมถึงการเข้าไปดูแลเรื่องของราคากลาง และการจัดทำสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้งานเดินหน้าได้ลุล่วงตามหลักมาตรฐานสากล

นายสังวรณ ลิขิตพัลลภ นายกสมาคม

อุตสาหกรรมก่อสร้างไทยฯ (ทีซีเอ) กล่าวว่า ผู้รับเหมาไทยจะมีโอกาสเข้าไปดำเนินโครงการด้วยหรือไม่ วัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็ก ไม่ทราบว่ามีเงื่อนไขจีนจะนำเหล็กเข้ามาหรือมาซื้อในไทย ซึ่งทางผู้ผลิตคงเป็นห่วงเรื่องดังกล่าวเช่นกัน

## ห่วงคุณภาพ-มาตรฐาน

นายคมสัน มาลีสี ประธานสภาคณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์แห่งประเทศไทย กล่าวว่า การลงทุนหลักแสนล้านจึงไม่ควรมีความผิดพลาดทำให้ไทยเสียโอกาสอีก หลายคนตั้งคำถามเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของเทคโนโลยีจีนด้วย ถึงแม้จีนจะผลิตรถไฟฟ้ามามากสุด แต่ไม่มีคุณภาพมากที่สุด ปัญหาจึงอยู่ที่การตรวจสอบ ถ้าจีนสร้าง จีนควบคุมก็ต้องถามว่ามาตรฐานอยู่ตรงไหน ดังนั้นในฐานะที่ไทยเป็นเจ้าของโครงการ จะต้องเข้าไปร่วมด้วย หากวิศวกรไทยไม่ชำนาญในงานเรื่องของอาจจะจ้างประเทศอื่นมาดูด้วย แต่ไม่ใช่ให้จีนดูเองทั้งหมด เพื่อให้เกิดการตรวจสอบวัดมาตรฐาน เพราะต้องมั่นใจว่าสิ่งที่สร้างเป็นมาตรฐานสากล ส่วนศูนย์ทดสอบระบบต่างๆ





ต้องทดสอบที่ไทยไม่ใช่ที่จีน

## ถกจีนก่อนลงนามสัญญาไฮสปีด

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า ในการประชุมความร่วมมือรถไฟไทย-จีน หรือรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ครั้งที่ 19 ระหว่างวันที่ 5-7 กรกฎาคม 2560 ที่กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน จะหารือในรายละเอียดเกี่ยวกับร่างสัญญาที่ 2.1 ซึ่งเป็นการออกแบบก่อสร้างงานโยธา เพื่อให้สามารถลงนามในสัญญากันได้ภายในเดือนกรกฎาคม และก่อสร้างก่อสร้างระยะแรก 3.5 กิโลเมตร (กม.) ช่วงกลางดง-ปางอโศก วงเงินประมาณ 200 ล้านบาท ได้ตามเป้าหมายในเดือนกันยายน 2560 โดยงบประมาณที่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างตอนแรกนั้น อาจจะถูกเงินจากสถาบันการเงินในประเทศหรือใช้งบประมาณจากรัฐบาลก็ได้เพราะไม่มากซึ่งยังอยู่ระหว่างการพิจารณา

“โครงการรถไฟไทย-จีน ถือเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ โดยไทยเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด แต่ใช้เทคโนโลยีจีน ภายใต้เงินลงทุน 1.79 แสนล้านบาท จะใช้ในการก่อสร้างงานโยธา (โครงสร้างได้ราง) ประมาณ 75% ส่วนนี้อยู่ระหว่างพิจารณาว่าจะใช้เงินกู้ภายในประเทศหรือต่างประเทศ ส่วนอีก 25% เป็นเรื่องราง ระบบอาณัติสัญญาณและขบวนรถ จะใช้เงินกู้จากจีน เพราะเป็นการนำเทคโนโลยีของจีนมาใช้แล้ว ส่วนความคืบหน้าความร่วมมือรถไฟไทย-ญี่ปุ่น เส้นทางกทม.-เชียงใหม่ ต้องรอรายงานผลการศึกษาก่อน” แหล่งข่าวระบุ

## พณ.เผยส่งออกพ.ค.บวก13.2%

น.ส.พิมพ์ชนก วอนขอพร ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ เปิดเผยว่า ตัวเลขการส่งออกเดือนพฤษภาคม 2560 มีมูลค่า 19,944 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บวก 13.2% เทียบเดือนพฤษภาคมปีก่อน ที่มีมูลค่า 17,616 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และติดลบ 4.40% ทำให้ส่งออกเดือนพฤษภาคมมีปีขยายตัวได้สูงสุดในรอบ 52 เดือน แต่เมื่อหักส่งออกกลุ่มน้ำมันและทองคำ บวกถึง 16.4% ขณะที่การนำเข้า มีมูลค่า 19,000

ล้านเหรียญสหรัฐ บวก 18.16% เป็นผลจากการนำเข้าสินค้าทุนและวัตถุดิบเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สะท้อนการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศค่อยเป็นค่อยไป ทำให้เดือนพฤษภาคม 2560 ไทยเกินดุลการค้า 944 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้ 5 เดือนแรกปี 2560 การส่งออกมีมูลค่ารวม 93,264 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บวก 7.21% เป็นการขยายตัวสูงสุดรอบ 6 ปี การนำเข้ามีมูลค่ารวม 88,211 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บวก 15.24% และไทยเกินดุลการค้ารวม 5,053 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เนื่องจากการค้าโลกขยายตัวอย่างต่อเนื่องสะท้อนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะการส่งออกไปสหรัฐและเวียดนามสูงสุดเป็นประวัติการณ์ และส่งออกไปตะวันออกกลางพลิกกลับมาเป็นบวกจากสินค้าหลักที่เพิ่มขึ้น เช่น ข้าว อาหารทะเล

## มั่นใจเป้าหมายทั้งปีบวก5%

น.ส.พิมพ์ชนกกล่าวว่า กระทรวงพาณิชย์ มั่นใจว่าเป้าหมายการส่งออกทั้งปีนี้บวก 5% แน่นนอน บนพื้นฐานราคาน้ำมันโลกเฉลี่ย 50 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล อัตราแลกเปลี่ยน 35-35.5 บาทต่อเหรียญสหรัฐ ส่วนเงินบาทแข็งค่าช่วงนี้เป็นปัจจัยระยะสั้น ไม่น่ากังวล นัก คาดว่าธนาคารแห่งประเทศไทยรับมือได้ ขณะที่ราคาน้ำมันช่วงนี้ขึ้นๆ ลงๆ ก็ต้องติดตามดู แต่ไม่กังวลมากนัก ส่วนปัจจัยเสี่ยงจะกระทบต่อการส่งออกได้ คือ ความไม่ชัดเจนของนโยบายกีดกันทางการค้า สหรัฐอาจจะเก็บภาษีนำเข้าเหล็ก การใช้มาตรการผ่อนคลายทางการเงิน (คิวอี) ของประเทศใหญ่ และจุดเปราะบางในตะวันออกกลางที่จะส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมัน เป็นต้น

## คลังจ่อขงเก็บภาษีลาภลอย

นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เปิดเผยว่า ในอีก 2-3 สัปดาห์ข้างหน้า กระทรวงการคลังจะเสนอแนวทางการเก็บภาษีลาภลอย เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยแนวทางการเก็บภาษี คือ จะเก็บจากมูลค่าเพิ่มของที่ดินและสินทรัพย์ที่ได้ประโยชน์จากโครงการรัฐที่มีราคาสูงขึ้น เช่น ก่อนหน้านี้ตารางวาละ 1 แสนบาท พอโครงการรัฐผ่านทำให้ราคาที่ดินปรับขึ้น ตารางวาละ 4 แสนบาท ดังนั้น หากมีการขายที่ดินเพื่อทำกำไร เจ้าของที่ดินต้องเสียภาษีให้รัฐ 5% จากส่วนต่างที่เพิ่มขึ้น โดยจะกำหนดมูลค่าของ

สินทรัพย์ที่จัดเก็บว่าต้องเกินกว่า 50 ล้านบาทขึ้นไป เพื่อไม่ให้กระทบต่อประชาชนทั่วไป

“การเก็บภาษีดังกล่าวไม่ได้เป็นการเพิ่มภาระให้กับประชาชน หรือธุรกิจที่เป็นเจ้าของที่ดิน เพราะจะเสียภาษีต่อเมื่อมีการขายเปลี่ยนมือ รวมถึงกำหนดมูลค่าสินทรัพย์เสียภาษีไว้สูงถึง 50 ล้านบาท กรณีที่หลายคนกังวลว่าผู้ประกอบการจะผลักภาระไปให้ผู้บริโภคนั้น มองว่าภาษีนี้น่าสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไปผลักภาระให้ผู้ซื้อ แต่เป็นการเอาผลกำไรที่ผู้ประกอบการจะได้มาเสียภาษี ดังนั้นหากผู้ประกอบการรายใดเอาเปรียบผู้บริโภคไม่ควรไปซื้อ” นายอภิศักดิ์กล่าว และว่า นอกจากนี้ จะเสนอกฎหมายทรัพย์สินยังสิทธิ เพื่อสนับสนุนสิทธิการเช่าภาคสังหาริมทรัพย์ให้มากกว่าในปัจจุบัน ตรงนี้จะเป็นประโยชน์ต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ ทำให้ตลาดโตมากขึ้น โดยก่อนหน้านี้สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.) รับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องไปแล้ว ดังนั้นเสนอ ครม.พร้อมกันกับภาษีลาภลอย

## ‘มาร์ค’ชดม.44ช่วยคนผดกม.

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ หัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ (ปชป.) กล่าวถึงการใช้มาตรา 44 ปลดล็อกการใช้ที่ดินสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ว่า เข้าใจว่าพยายามจะแก้ปัญหาที่ดิน แต่เบื้องต้นอยากให้มกตกาการใช้ที่ดินให้ชัดเจนเป็นระบบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องพลังงานทดแทน เหมืองแร่ ปิโตรเลียม ถ้ามีความจำเป็นที่ต้องทำการสำรวจ ก็ควรจะมีกฎหมายของแต่ละเรื่องทั้งขั้นตอนการจะขออนุญาตการใช้ที่ดินที่มีหลายประเภทควรจะเป็นอย่างไร แต่ทั้งสองเรื่องก็มีข้อคิดว่า มาตรา 44 กลายเป็นเครื่องมือที่ทำให้ภาครัฐไม่ต้องทำตามกฎหมาย เหตุผลที่ให้มีจะระบุว่า ที่ดำเนินการไม่ได้เพราะติดขัดกฎหมายต่างๆ เยอะไปหมด กลายเป็นว่าถ้าเสกติดกับวิธีการแบบนี้ ข้าราชการหรือรัฐบาลทำผิดกฎหมาย มาตรา 44 ก็ยกเว้นได้หมด เมื่อเทียบกับกรณีของชาวบ้านอยู่ริมน้ำ ชายทะเล หรือหมู่บ้านชาวประมง มาเจอกฎหมายที่ระบุว่าพวกเขาเป็นผู้ถูกล้ำล้น ไม่เคยเห็นมีมาตรา 44 ช่วยเลย หรือชาวไทยมั่งที่ถูทับเบิกครองเรียนว่า อยู่ที่นั่นด้วยข้อตกลงกับรัฐบาลหลายๆ สมัยที่ผ่านมา แล้วบางช่วงทางจังหวัดบอกว่าเขาควรส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม หรือทำโฮมสเตย์ แต่มาตรา 44 ไปรื้อ ทำให้มีความรู้สึกว่าออกมาตรา 44 เพื่อช่วยรัฐหรือคนบาง





กลุ่มที่ทำผิดกฎหมายหรือไม่

## 7ผู้ผลิตปิโตรเลียมกลับมาผลิต

นายวีระศักดิ์ พิงธุศิริ อธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ เปิดเผยว่า กำลังรอประกาศจาก คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตาม มาตรา 44 อย่างเป็นทางการเพื่อแก้ไขการ ให้อำนาจแก่คณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อ เกษตรกรรม ในการพิจารณาอนุญาตให้ใช้ ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ใน กิจการปิโตรเลียม หลังจากนั้นกรมจึงจะทำ หนังสือไปยังผู้ประกอบการ 7 รายที่หยุด ดำเนินการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมตั้งแต่ 3 มิถุนายน 2560 ให้กลับมาดำเนินการได้ตาม ปกติ คาดว่าอัตราการผลิตจะใช้เวลา 1 เดือน จึงจะกลับมาในอัตราเดิม การหยุดผลิต ของ 7 บริษัทที่ได้รับสัมปทานในพื้นที่คาบเกี่ยว ส.ป.ก.มีพื้นที่รวม 4,000 ไร่ การหยุดตั้งแต่ 3 มิถุนายน ถึง 23 มิถุนายนนี้ หรือประมาณ 20 วัน มูลค่าเสียหาย 950 ล้านบาท และเนื่องจาก อัตรากำลังผลิตจะทยอยกลับมาเท่าเดิมใช้ เวลาอีกประมาณ 1 เดือน จึงคิดเป็นมูลค่ารวม กว่า 1,000 ล้านบาท ขณะที่ค่าภาคหลวงปีนี้ที่ รัฐสูญเสียรายได้อยู่ที่ 125 ล้านบาท องค์กร ส่วนท้องถิ่นเสียรายได้ 75 ล้านบาท

## กสทช.ประมูลเบอร์สวย25มิ.ย.

นายก่อกิจ ด่านชัยวิจิตร รองเลขาธิการคณะ กรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) สายงานกิจการโทรคมนาคม เปิดเผยว่า ขณะนี้ กสทช.มีความพร้อมอย่างยิ่งในการจัดประมูล หมายเลขสวย ครั้งที่ 2 ประจำปี 2560 ในวันที่ 25 มิถุนายน ที่สำนักงาน กสทช. โดยเปิดการ ประมูล 168 หมายเลข ประกอบด้วย หมายเลข สวย 9 ตัวเหมือน จำนวน 1 เลขหมาย คือ 08-8888-8888 ราคาตั้งต้นการประมูล 20 ล้านบาท หมายเลขสวย 8 ตัวเหมือน จำนวน 2 เลขหมาย คือ 09-2222-2222 และ 09-3333-3333 ใน ราคาตั้งต้นการประมูลหมายเลขละ 6 ล้านบาท ประมูลหมายเลขสวย 7 ตัวเหมือน จำนวน 11 เลขหมาย ราคาตั้งต้นการประมูลต่อเลข หมายที่ 3 ล้านบาท และประมูลหมายเลขสวย 6 ตัวเหมือน จำนวน 130 เลขหมาย ราคาตั้ง ต้นการประมูลต่อเลขหมายที่ 500,000 บาท เบื้องต้นประเมินว่าการประมูลครั้งนี้ หาก สามารถประมูลได้เงินไม่น้อยกว่า 20 ล้านบาท ถือว่าการจัดประมูลประสบความสำเร็จเป็น อย่างดี



**ดึงดูดทุน** - พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความ สงบแห่งชาติ (คสช.) พุด คุยทั้กทายนักลงทุนชาวต่าง ชาติที่เข้าร่วมงานสัมมนาผู้ ลงทุนสถาบันในตลาดทุน ระดับนานาชาติ "Thailand's Big Strategic Move" จัด โดยตลาดหลักทรัพย์แห่ง ประเทศไทย มีนักลงทุนจาก ทั่วโลกเข้าร่วมจำนวนมาก ที่โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน





# นายกฯ โชว์ศักยภาพต่างชาติ

## ● “สมคิด” สัมรุดไฟไทย-จีน เชื่อมภูมิศาสตร์โลก

“บิ๊กตู่” คุยโชว์นักลงทุนต่างชาติ อันดับประเทศไทยดีขึ้นทุกด้าน พร้อมชู “อีอีซี” ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจสำคัญเชื่อม อาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ ด้าน “สมคิด” ลุยสร้างความมั่นใจ 19 ผู้จัดการกองทุนระดับโลก ย้ำรถไฟไทย-จีน ไทยได้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ และเชื่อมโยงภูมิศาสตร์การเมืองโลกได้

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เผยในงาน “Thailand’s Big Strategic Move” ที่จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยได้เชิญนักลงทุนจากทั่วโลกเข้าร่วมงาน ที่โรงแรมแกรนด์ไฮแอทเอราวัณว่า ที่ผ่านมารัฐบาลได้ออกกฎหมายสำคัญๆ ไปเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะกฎหมายที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ ทำให้ธนาคารโลกจัดอันดับประเทศไทย ในความยากความสะดวกแก่นักลงทุนในปี 59 อยู่ที่อันดับ 46 จากทั้งหมด 190 ประเทศ สูงขึ้น 3 อันดับจากปีก่อน และหากเทียบในประเทศอาเซียน ไทยอยู่อันดับ 3 รองจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย ขณะที่การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน โดยสถาบัน IMD World Competitiveness Center ก็ดีขึ้นตลอดจากอันดับที่ 30 ในปี 58 เป็นอันดับที่ 28 ในปี 59 และล่าสุดดีขึ้นเป็นอันดับที่ 27 ในปี 60 ส่วนด้านสังคมและคุณภาพชีวิต World Happiness Report 2017 ได้รายงานค่าดัชนีความสุขโลกพบว่า คนไทยมีอันดับดีขึ้นจากอันดับที่ 33 ในปี 56-58 เป็นอันดับที่ 32 ในช่วงปี 57-59 และอยู่ในอันดับที่ 19 ของประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลง ในเชิงบวกเมื่อเทียบระหว่างช่วงปี 48-50 กับช่วงปี 57-59

“สิ่งที่สะท้อนถึงขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศในขณะนี้ คือ บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งเป็นบริษัทขนาดใหญ่ของประเทศไปลงทุนในต่างประเทศ 198 ราย หรือ 89%



ของจำนวนบริษัทจดทะเบียนทั้งหมด ในจำนวนนี้ 78% ลงทุนในอาเซียน และ 59% ลงทุนในซีแอลเอ็มวี คือ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม นโยบายสำคัญที่รัฐบาลจะใช้เป็นเครื่องมือผลักดันเศรษฐกิจ คือ การขยายการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างอาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ มีตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (จีดีพี) รวมกันกว่า 1 ใน 3 ของจีดีพีโลก”

### ● เชื่อมเศรษฐกิจอินโดจีน-เชื่อมโลก

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี กล่าวหลังหารือร่วมกับ 19 ผู้จัดการกองทุนขนาดใหญ่ของโลก รวมมูลค่าการลงทุนกว่า 6.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อต้องการให้เข้าใจประเทศไทย ปรากฏว่าได้ผลตอบรับว่าพอใจการดำเนินนโยบายของประเทศไทยอย่างมาก พร้อมมีคำถามว่าอะไรจะเป็นสิ่งจำเป็นที่จำเป็น เมื่อมีการเลือกตั้งสิ่งที่ได้ทำตอนนี้จะได้รับการสานต่อ ซึ่งก็ได้ยืนยันว่า ให้เชื่อมั่นว่าโครงการต่างๆ จะได้รับการสานต่อและเดินไปข้างหน้าได้ “แม้รัฐบาลชุดนี้ภายใต้การนำของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จะไม่ใช่รัฐบาลจากการเลือกตั้ง แต่ก็เป็นรัฐบาลที่เกิดจากความจำเป็น





ของสถานการณ์ที่ต้องการ  
นำพาประเทศให้หลุดพ้น  
จากภาวะลุ่มเสี่ยงต่อการ  
เป็นรัฐที่ล้มเหลวในอดีต  
และใช้วิกฤติให้เป็นโอกาส  
นำประเทศกลับคืนสู่ความ  
สงบและมีเสถียรภาพ  
ในช่วง 3 ปี รัฐได้เริ่ม  
ขับเคลื่อนนโยบายหลาย  
ประการ ซึ่งถือเป็นจุด

เปลี่ยนเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนารั้งสำคัญของประเทศ โดยเฉพาะการเริ่มต้นแบบก้าวกระโดด หรือ Jumpstart โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของประเทศที่ประกาศการลงทุนครั้งใหญ่เมื่อ 2 ปีที่ผ่านมา ด้วยวงเงินลงทุนกว่า 2.4 ล้านล้านบาท สำหรับเส้นทางรถไฟไทย-จีน คาดว่า จะเริ่มได้ก่อนเดือน ก.ย.นี้”

นายสมคิดกล่าวต่อว่า ไทยไม่ได้อยู่ประเทศเดียวในโลก ผลพวงของภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ เป็นผลพวงของภูมิศาสตร์การเมืองจึงต้องมีความเชื่อมโยงกับกลุ่ม CLMV ในที่สุดแล้วย่อมเชื่อมโยงกว้างออกไปสู่อาเซียนและอนุภูมิภาคอื่นๆ ขณะเดียวกัน การเชื่อมโยงไทยเข้ากับ one belt one road ของจีน ถือเป็นการขยับตัวทางภูมิศาสตร์การเมืองที่สำคัญ จะเน้นการเชื่อมต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนในครั้งนี่จึงเป็นการเชื่อมต่อภูมิศาสตร์ทางการเมืองของโลก รัฐบาลไทยต้องตัดสินใจขับเคลื่อนให้ได้และครั้งนี้ไทยไม่ได้เสียประโยชน์การลงทุนส่วนใหญ่จะตกอยู่กับนักลงทุนไทย

## ● ลั่นยกระดับ “ประเทศรายได้สูง”

นายอภิศักดิ์ ดันติวรวงศ์ รมว.คลัง กล่าวว่าการเข้ามาทำงานของรัฐบาลในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เริ่มต้นปีแรกที่เข้ามาบริหาร อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจประเทศขยายตัวเพียง 0.8% รัฐบาลได้พยายามช่วยเหลือเกษตรกรและผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (เอสเอ็มอี) เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน และปีที่ 2 จนถึงปัจจุบัน

รัฐได้วางแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจ เพื่อให้เกิดความมั่นคง และสามารถ

พัฒนาประเทศให้หลุดพ้นจากประเทศที่ประชากรมีรายได้ปานกลาง ไปสู่ประเทศที่ประชากรมีรายได้สูง

ด้านนายอุตตม สาวนายน รมว.อุตสาหกรรมและประธานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) กล่าวว่า รัฐบาลอยู่ระหว่างเตรียมคัดเลือกผู้ลงทุน ซึ่งการลงทุนที่จะเร่งผลักดันปีหน้าคือ โครงการท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ส่วนความคืบหน้าของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เชื่อมโยงโครงการอีอีซี เช่น โครงการรถยนต์ ที่ไปสู่รถยนต์ไฟฟ้า ล่าสุดผู้ประกอบการแสดงความสนใจเข้าไปลงทุนราว 20,000 ล้านบาทภายใน 2 ปี และอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ที่จะเริ่มลงทุนปีหน้ามูลค่า 12,000 ล้านบาท

ขณะที่นายนิติชัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.กล่าวว่า แนวทางของ ทอท.จะพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานทั้ง 8 แห่งคือ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา ให้เป็นเนื้อเดียวกันผ่านการเชื่อมการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงระหว่างท่าอากาศยาน

ด้านนายเทวินทร์ วงศ์วานิช ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า ปตท.ได้วางแผนลงทุน 30,000 ล้านบาทในระยะเวลา 5 ปีในจังหวัดภาคใต้ยุทธศาสตร์อีอีซี เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันระดับโลก

นายชาติศิริ โสภณพนิช กรรมการและผู้จัดการใหญ่ ธนาคารกรุงเทพ กล่าวว่า กลไกการรวมกลุ่มเศรษฐกิจกำลังส่งผล เห็นได้จากลูกค้าธนาคารหลายธุรกิจเข้าไปลงทุนในซีแอลเอ็มวีมากขึ้น นอกจากนี้ ยังได้เห็นการจับมือเป็นพันธมิตรระหว่างบริษัทในภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งภาคธนาคารไทยสามารถช่วยนักลงทุนและเพื่อนบ้านหาเม็ดเงินลงทุนได้.



## ตอบคำถามก่อนเร่งไฮสปีด

ถึงแม้จะไม่อาจปฏิเสธความจริง กับข้อกังขาของฝ่ายรัฐบาลจีน ที่บอกว่า ประเทศไทยไม่เคยมีรถไฟความเร็วสูงสักกิโลเมตรเดียว แต่เหตุใดจึงจะต้องให้วิศวกรจากประเทศจีนที่สร้างรถไฟความเร็วสูงมากมาถึง 2 หมื่นกิโลเมตร ผ่านมาตรฐานวิศวกรรมของประเทศไทย แต่นั่นก็ไม่อาจจะเป็นตรรกะเพียงพอได้ว่า นั่นเป็น หลักประกันคุณภาพของ “เทคโนโลยี” ที่จีนจะมอบให้ประเทศไทย และยังไม่รวมถึงข้อห่วงวิตกของวิศวกรไทยที่ว่า ในระยะเวลาหนึ่ง เมื่อจีนถอนตัวกลับไปแล้ว ระบบรถไฟความเร็วสูงจากประเทศจีน ก็จะเป็นภาระของไทยอย่างยากจะบรรยายความ “ดักลั่น” ทางเทคนิค จึงเป็นอีกข้อเรียกร้องหนึ่งซึ่งส่งตรงถึงรัฐบาลให้พิจารณา ร่างสัญญาให้รอบคอบ

การที่ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ใช้อำนาจตามมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญสั่งการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการ ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งนอกจากจะยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการประกอบ วิชาชีพวิศวกรรมและสถาปนิก ซึ่งเป็นที่มาของข้อกังขาจากฝ่าย วิศวกรรมของไทยในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยี และให้ยกเว้นการ บังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างและการ พัสดอยู่แล้ว ยังให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำสัญญาจ้าง รัฐวิสาหกิจของจีนในงานออกแบบรายละเอียด งานที่ปรึกษาควบคุม งานก่อสร้าง และงานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ล้วนแต่ เป็นข้อวิตกกังวลของหลายฝ่ายทั้งสิ้น เพราะเป็นการเปิดทางให้จีน ผูกขาดในทุกรูปแบบ และยากต่อการตรวจสอบการ “ดักลั่นตอน” ของอีกหลายเรื่องที่จะเกิดขึ้นก่อนการอนุมัติโครงการใดๆ

เมื่อเร็วๆ นี้ มีข่าวว่า ขณะนี้รัฐบาลไทยกำลังเจรจากับญี่ปุ่น เพื่อความร่วมมือในโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-อยุธยา- เชียงใหม่ ต่อเชื่อมกับ 3 จังหวัดในโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก (อีอีซี) ก็มีคำถามอีกว่า เทคโนโลยีของญี่ปุ่นกับจีน จะไปกันได้หรือไม่ ทั้งที่ผ่านมาแล้ว ประเทศไทยเองก็ยังไม่เคย “พึ่งบริการ” โครงการระบบขนส่งมวลชนจากจีน อย่างเช่น ระบบ รถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน (เฉลิมรัชมงคล) และสายสีม่วง (ฉลอง รัชธรรม) ก็เป็นเทคโนโลยีจากญี่ปุ่น โดยความร่วมมือขององค์การ ความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) โดยโครงการเหล่านี้ ได้ศึกษาความเป็นไปได้ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและการเงิน การออกแบบ รายละเอียดส่วนใหญ่ และการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ก่อนนำมาประกอบการจัดสรรงบประมาณ และเริ่มต้นก่อสร้าง ฯลฯ

ยังไม่สายเกินไป หากรัฐบาลจะตอบข้อสงสัยที่นำเสนอโดย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ให้เป็นที่ กระจางเพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ ดังนี้ 1.มีความจำเป็นต้องมี รถไฟความเร็วสูงจริงหรือไม่ 2.ถ้าไทยจำเป็นต้องมีรถไฟความเร็วสูง ควรมีรถไฟความเร็วสูงถึง 2 ระบบหรือไม่ หรือจะเหมาะสมกว่า หากมีระบบเดียว 3.ได้ศึกษารายละเอียดต่างๆ พร้อมแล้วหรือไม่ ถ้าอนุมัติให้เริ่มก่อสร้างโครงการก่อนที่จะมีรายละเอียด จะมีปัญหา หรือไม่ 4.การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงินที่ ผ่านมา มีผลเป็นอย่างไร มีจำนวนคาดการณ์ผู้โดยสารอย่างไร รวมถึง รูปแบบการบริหารจัดการทางการเงิน และเงินอุดหนุนของภาครัฐ ในอนาคตสำหรับโครงการนี้ และ 5.ได้พิจารณาความเชื่อมโยงกับ การพัฒนาเมือง รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองที่มี สถานีรถไฟความเร็วสูงผ่าน โดยมีโครงการรองรับหรือไม่อย่างไร





# นักวิชาการจุฬาฯชวนมอง 'รถไฟไทย-จีน'ใครได้ใครเสีย



ภาพจาก : www.bestchinanews.com

**สำหรับ**ขณะนี้ประเด็นที่ร้อนแรงคงหนีไม่พ้นเรื่องการสร้างรถไฟความเร็วสูง ที่มีความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับจีน โดยรัฐบาล “พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา” ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ จนถึงขั้นต้องออกเป็นคำสั่ง คสช. ตามมาตรา 44 เพื่อปลดล็อก ให้การดำเนินการสร้างรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย คือช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กม. แต่เริ่มทดลองสร้างที่ 3.5 กม. ก่อน

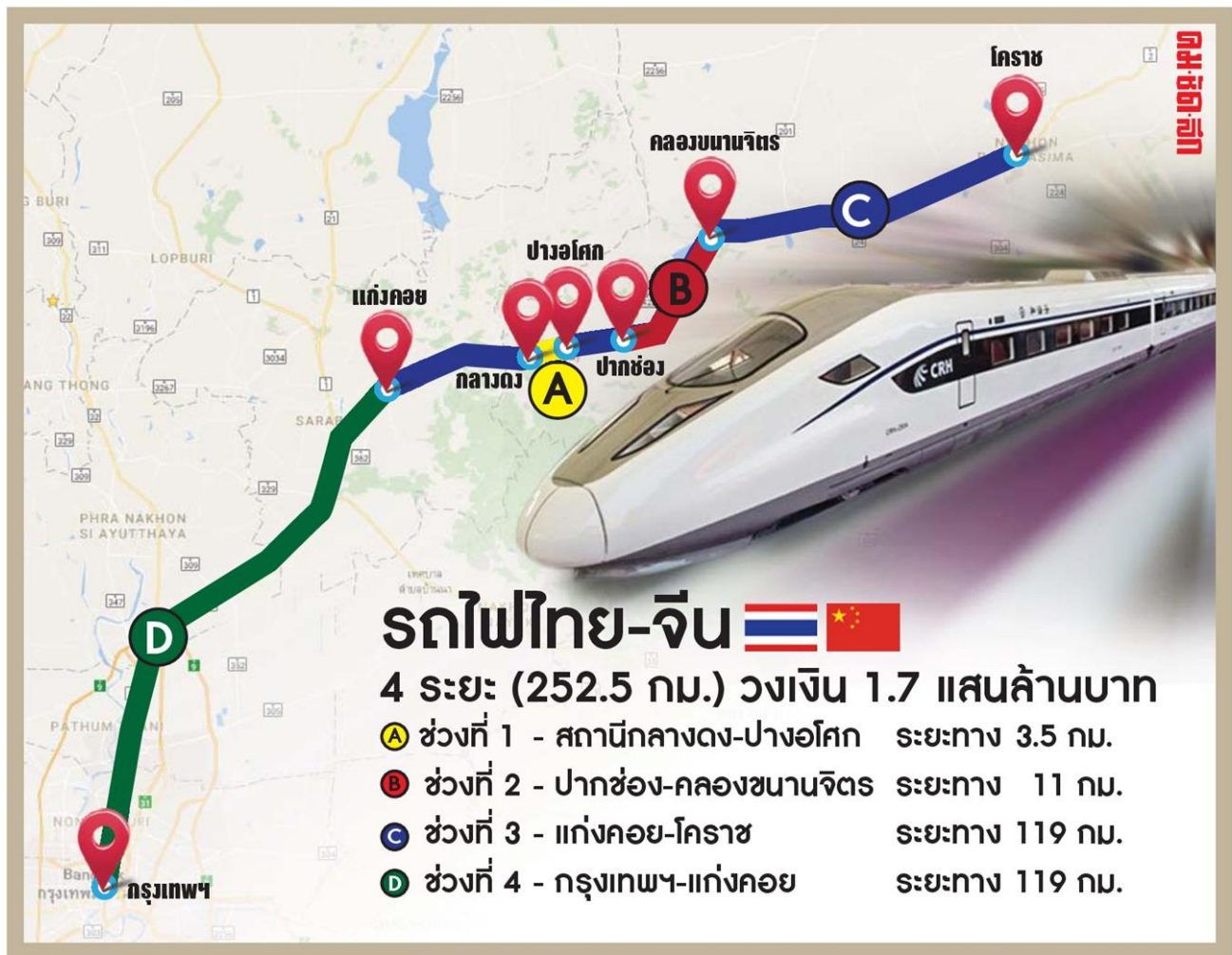
ไม่นานที่มีคำสั่งดังกล่าว ก็ได้มีเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากหลายฝ่าย ทั้งคนในแวดวงการเมือง แวดวงวิชาชีพสถาปนิก วิศวกร รวมถึงประชาชน โดยส่วนหนึ่งก็เห็นว่าการออกคำสั่งดังกล่าวจะเป็นผลเสียมากกว่าผลดี แม้ว่า ฝ่ายรัฐบาลจะยืนยันว่า เพื่อพัฒนาประเทศชาติ และจะทำอย่างโปร่งใสก็ตาม ด้วยเหตุนี้จึงเป็นที่มาของเวทีจุฬาฯ เสวนาครั้งที่ 7 ในหัวข้อ “รถไฟไทย-จีน : ใครได้ใครเสีย” เพื่อหาคำตอบในมุมมองของนักวิชาการหลากหลายสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้อง

## รายละเอียดโครงการไม่ชัดเจน

“ขณะนี้โครงการดังกล่าวยังไม่มียละเอียดอย่างชัดเจน ข้อมูลที่ได้ก็มาจากสื่อ ทุกโครงการมีดีมีเสีย แต่โครงการนี้ใช้เงินจำนวนมาก ซึ่งโครงการรัฐไม่ควรที่จะฉาบฉวย ไม่อยากให้ทำเพื่อสร้างภาพ แต่อยากให้เกิดผลสร้างความสามารถแข่งขันระยะยาว การสร้างโครงการระยะยาวจะต้องมียุทธศาสตร์ อย่าตัดสินใจโครงการลอยๆ แต่ต้องมีบริบท และสภาพแวดล้อม สิ่งที่ต้องคือให้ก้าวข้ามประเด็นทางการเมืองด้วย” รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ อดีตผู้อำนวยการสถาบันขนส่ง จุฬาฯ เริ่มเปิดประเด็น

เขายังเล่าอีกว่า ในกรอบการพิจารณาโครงการนี้ ขอเริ่มจากที่มาของโครงการว่ามีความชัดเจนขนาดไหน ในการผลักดันโครงการ ถ้าติดตามข่าว จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนสาระสำคัญอยู่ตลอดเวลา อย่างปลายปี 57 ผู้นำบอกว่ารถไฟปานกลางก็เพียงพอ กุมภาพันธ์ 59 บอกไม่จำเป็น ต่อมาล่าสุด มีนาคม 59 ประกาศสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเราเองก็ไม่เคยเห็นรายละเอียดของโครงการ





“  
ในคำสั่ง คสช. ได้ระบุชัดเจนว่า  
ยกเว้นกฎหมายความผิด  
ว่าด้วยการเสนอราคาต่อรัฐ  
ในส่วนของการประกวดราคา  
จัดหาผู้ประกอบการ และการ  
เสนอราคา หมายความว่าถ้า  
เจ้าหน้าที่ทำผิด ก็มีความผิด  
แต่คนเสนอราคาจะหลุดจาก  
ความผิดหมด ซึ่งผมก็ไม่เข้าใจว่า  
ทำไมเขียนเช่นนี้  
”

ส่วนเส้นทางการดำเนินการ แรกเริ่มมี กรุงเทพฯ-  
หนองคาย กับแก่งคอย-มาบตาพุด ในงบ 5.3  
แสนล้านบาท ต่อมาเดือนกุมภาพันธ์ 59 เปลี่ยนเหลือ  
กรุงเทพฯ-หนองคาย และชะลอแก่งคอย-มาบตาพุด พอถึงเดือน  
มีนาคม 59 เหลือแค่ กรุงเทพฯ-โคราช ในงบ 1.7 แสนล้านบาท  
ในส่วนสัดส่วนการลงทุนระหว่างไทยกับจีนก็มีการเปลี่ยนแปลง  
ตั้งแต่ 30 : 70, 40 : 60, 50 : 50 และมาที่ไทยลงทุน 100%  
“สุดท้ายโครงการเหล่านี้ก็จะจบลงที่การเร่งรัดโครงการให้  
เสร็จเร็ว ซึ่งมีความพยายามมาตั้งแต่สมัยรัฐบาลที่แล้วที่ออกร่าง  
พ.ร.บ.เงินกู้ จนมาถึงรัฐบาลนี้มีการออกมาตรา 44”  
เรื่องต่อมาที่ใช้พิจารณาโครงการนี้คือ ยุทธศาสตร์การใช้  
ประโยชน์ ยุทธศาสตร์ในการที่ต้องดูภาพรวมในสายทางเดียวกัน  
โดยที่ต้องทำแน่ๆ คือรถไฟทางคู่สำหรับกรุงเทพฯ-หนองคาย  
เส้นทางนี้ จะมี 2 ระบบ ทั้งทางคู่ และความเร็วสูง และ  
มอเตอร์เวย์ กรุงเทพฯ-โคราช เส้นทางสายนี้จะมี 3 ระบบ  
คำถามคืองบประมาณเราควรไปใช้ด้วยหรือไม่ การขนส่ง  
สาธารณะพื้นฐานเรามีเพียงพอหรือไม่ เพราะเราต้องให้ทุกวัน ใน  
ขณะที่รถไฟความเร็วสูงใช้ไม่กี่ครั้ง แล้วเราต้องนั่งรถไฟความเร็ว  
สูงไปต่อวินมอเตอร์ไซด์ หรือรถตู้หรือไม่  
“ส่วนคำถามที่ว่าความเร็วจำเป็นไหม ลองสังเกตพฤติกรรม  
การใช้ทางด่วนของคนไทยว่าทำไมส่วนใหญ่เลือกที่จะยอมจ่าย





เงินปกติ มากกว่าใช้ชีฟาส อีกอย่างรถไฟความเร็วสูง ไม่ได้ ออกแบบเพื่อขนส่งสินค้า ถ้ามองเรื่องของความเหลื่อมล้ำใน สังคมเราด้วย จะเห็นได้ว่ารถไฟทางคู่ที่มีความคุ้มค่ากว่า ส่วน ประเด็นที่บอกว่าทำแล้วส่งเสริมการท่องเที่ยว ตอนนั้นเราขายแต่ ทริพรายการที่สวยงาม แต่เราไม่ได้เตรียมตัวเรื่องของการบริการ ขนส่งสาธารณะ ต่อไปยังเส้นทางอื่นๆ”

### จำเป็นต้องรู้เท่าทันประเทศจีน

ในเรื่องนี้ ผศ.วรศักดิ์ มหัทธโนบล ผู้อำนวยการศูนย์จีนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาฯ กล่าวว่า ตั้งแต่จีนปฏิรูปประเทศ นำ สนใจที่ว่า เวลาเขาพัฒนาเขามีแผนแม่บท แต่ละช่วงจะมีคำขวัญ เป็นระยะขึ้นกับผู้นำ ตั้งแต่ 10 ปี แรก 1979-1989 เขาเน้นการพัฒนาภายใน ด้วยแบบเสรีนิยมใหม่ ซึ่งไทยเราไม่ค่อยเกี่ยวข้อง เว้นเสียว่าเขาจะชวน โดยในปี 1990 ถ้ายังจำได้ คือจีนรุกเข้ามา ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือที่จีนเรียกว่า สี่เหลี่ยมทองคำ เรา รุกไปยังประเทศรอบๆ ของเขา เราเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น

เรื่องราวของรถไฟกับจีนนั้น ทางจีนมีความขมขื่นกับรถไฟ มาก ตั้งแต่ราชวงศ์ชิง ยุคอาณานิคม พอมาถึงสมัยปฏิวัติของ ดร.ซุนยัตเซ็น ตั้งเป้าวางระบบราง 1 แสมกิโลเมตร จนมีฉายา ซุนซีไม้ แต่นับจากปี 2000 จีนสร้างรถไฟความเร็วสูง รวมระยะ กว่า 20,000 กิโลเมตร มันตอบสนองจีนแน่นอน เพราะด้วย ขนาดของประเทศที่ใหญ่ด้วยปัจจุบัน ประธานาธิบดี สีจิ้นผิง ได้ วางแนวทาง One belt one road หรือเส้นทางสายไหม เน้น เรื่องเศรษฐกิจเป็นสำคัญ แต่สำหรับประเทศไทย ที่มั่งคั่งกับราง เดียวมารถือปี ระหว่างรถไฟทางคู่กับรถไฟความเร็วสูง ที่ผ่านมา ทุกคนต่างเลือกทางคู่ เพราะสามารถทำความเร็วได้เพิ่มขึ้น ไม่ต้องรอสวน ตรงเวลามากขึ้น แต่กลับเปลี่ยนมาเป็นความเร็ว สูง สิ่งที่ต้องตั้งคำถามคือ ทางคู่หายไปไหน

“ถ้าหากว่ารถไฟความเร็วสูงจะต้องเกิดขึ้นจริงๆ รัฐบาลและ นักวิชาการต้องช่วยกันทำให้รู้เท่าทันจีน จำเป็นต้องมีรายละเอียด อย่างชัดเจน ระบบการปกครองเขาไม่เหมือนเรา นักกฎหมายจีน ไม่น่าไว้ใจ ยกตัวอย่างเช่นเขาเคยทำสัญญาการค้ากับนานาชาติ ตกलगร่างสัญญากันคืบคืบ แต่พอเปลี่ยนตัวผู้นำหน่อย เขาก็บอกว่า สัญญาเปลี่ยนแล้ว ซึ่งเป็นอย่างนี้มาตั้งแต่เขาเริ่มเปิดประเทศ หาก มีการบิดเบือนจะต้องเปิดเผยต่อประชาคมโลก”

### คุณค่าเศรษฐศาสตร์ต้องคำนึง

นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์ รศ.ดร.นวลน้อย ดริรัตน์ นักวิชาการคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาฯ ชวนมองเรื่องนี้ว่า โครงการ นี้คุ้มทุนหรือไม่ สามารถแบ่งได้เป็น 2 เรื่อง คือ คุ้มทางการเงิน ไหม? คืบทุนได้หรือไม่ กับมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจสังคมหรือไม่ เพราะเรื่องหลายเรื่องทำไปแล้วมีปัญหาทางสังคมด้วย ซึ่งต้อง คิดถึงภาพรวมทั้งหมด ซึ่งเรื่องของตัวเงินเคยมีการสะท้อนให้เห็น



อย่างโครงการแอร์พอร์ตลิงค์ ที่การซ่อมแซมต่างๆ ก็ถูกยืดอายุ การใช้งานหมด พอพังก็ต้องใช้เงินเยอะ และมีความเสี่ยงหลาย อย่าง เมื่อไหร่ก็ตาม ที่เราดำเนินการโดยมีความเสี่ยงทางการเงิน มันก็มีความเสี่ยงต่อการดำเนินการด้วย ซึ่งถ้าฟังบอกคนไทยจะ ได้ประโยชน์ก็คงไม่พอ เพราะโครงการขนาดใหญ่หลายแห่งทั่วโลกที่เจ๊งทั้งทางการเงิน เศรษฐกิจและสังคม เพราะผลที่ออกมาประโยชน์ต่ำกว่าที่คาด และต้นทุนสูงกว่าที่ ประเมินการเอาไว้

“อย่างกรณีของรถไฟฟ้าสายสีม่วง ที่รัฐบาลลงทุนทำเอง ทั้งหมด แต่ยังขาดการเชื่อมต่อกับระบบอื่น ทำให้มีผู้โดยสารน้อย ขาดทุน ซึ่งการประเมินรายได้ของรถไฟความเร็วสูง กทม.-โคราช นั้น จะคิดแค่หนี้หรือคิดทั้งระบบ โดยโคราชเป็นแค่ปากทางที่เราจะ ไปที่อื่น พอไปถึงแล้วจะอย่างไรต่อ เพราะไม่มีระบบขนส่งอื่น รองรับ ยังมีมอเตอร์เวย์ด้วย ใครๆ ก็ขับรถไฟไปนอนนอน ถ้าเวลา ต่างกันนิดเดียว โดยทางรัฐบาลต้องคิดว่าระบบที่จะทำต่อจากนี้เป็น อย่างไร เพราะเป็นที่รู้กันว่ารถไฟความเร็วสูงถ้าสร้างระยะสั้น จะมีต้นทุนสูงมาก ทำอย่างไรก็ไม่คุ้มทุนการก่อสร้างแน่นอน ที่

สำคัญจะสู้กับเครื่องบินได้ไหม ซึ่งแบบโลว์คอสต์นั้น ก็ถูกลงมาก”

นักวิชาการชื่อดังกล่าวต่อไปว่า เรื่องต่อมาคือ ใครได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์ จะมีการเวนคืน พื้นที่หรือไม่ ถ้ามีคนที่ได้รับผลกระทบ เขาจะได้รับการเยียวยาอย่างไร เพราะใครก็ตามที่ถูกเวนคืน ที่ ไม่มีใครรู้สึกดีขึ้น เพราะว่าเวลาประเมินแม้ว่าจะ อ้างราคาตลาด แต่เป็นราคาตลาดที่ประเมินตอน ไม่มีรถไฟ รวมถึงวิถีความเป็นอยู่ ที่เขาไม่ได้รับการ ชดเชยด้วย เรื่องนี้รัฐต้องตระหนัก ไม่ใช่จ่ายแล้ว จบ ส่วนคนอีกกลุ่มที่ได้ประโยชน์ คือเจ้าของที่ดิน ที่ระบบรถไฟวิ่งผ่าน ซึ่งเรายังไม่มีข้อกำหนดเรื่อง



ของแบ่งปันผลประโยชน์ชัดเจนต่อการลงทุน หรือที่รู้จักกันว่าภาษีสัมพลัน ว่าจะได้มากน้อยแค่ไหน

อีกประเด็นที่ต้องพิจารณาร่วมก็คือ โบนัสอนาคตจะเกิดอะไรขึ้นหากดำเนินโครงการนี้ จะทำให้ศักยภาพของไทยดีขึ้นไหม หรือว่าจะมีภาระในอนาคต ถ้าเราผูกขาดกับระบบ โดยที่ไม่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี แบบนี้จะทำให้ระบบมีปัญหาต่อเนื่องหรือไม่

## มาตรา 44 ทำให้โปร่งใสพิสูจน์ยาก

รศ.ดร.ณรงค์เดช สรุสมิทธิ์ นักวิชาการด้านกฎหมายมหาชน คณะนิติศาสตร์ จุฬาฯ

“ในฐานะนักกฎหมาย ไม่เห็นด้วยกับการใช้ มาตรา 44 อีกทั้งแม้ว่าจะมีรัฐธรรมนูญแล้ว ยังใช้ มาตรา 265 มาสั่งไปอีก ขอฟุดถึงคำสั่ง 30/2560 ขอฟุดบนพื้นฐานของคนออกคำสั่งมีเจตนาดี อยากให้ไทยพัฒนา แถมยังมีข้อตกลงคุณธรรมด้วย ปัญหาคือ เอาข้อตกลงคุณธรรมมาใช้แล้ว ถ้าผู้ลงนามไม่ทำตาม ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินตาม กฎหมายที่เกี่ยวข้อง แต่ในคำสั่งมีการยกเว้นกฎหมาย เต็มไปหมด”

เขากล่าวต่อไปว่า แม้จะมีการระบุว่ามีความโปร่งใส ตนก็พยายามหาบันทึกข้อตกลงระหว่าง ไทยกับจีน หาในหน่วยงานกระทรวงการต่างประเทศ ที่มีข้อมูลบันทึกข้อตกลงต่างๆ ไทย-จีน แต่กลับไม่พบข้อตกลงรถไฟ ลองไปหาในเว็บไซต์อื่นๆ เว็บไซต์ที่พูดถึงเรื่องนี้ตรงๆ ก็พูดแค่สาระสำคัญเท่านั้น ไม่เห็นตัวสัญญาตัวจริง ซึ่งแค่นี้ก็ใครก็เบี่ยงได้ ถามว่าโปร่งใสหรือเปล่า ใช้เวลาหาครึ่ง

วันยังไม่เจอข้อตกลงเลย

“การยกเว้นกฎหมายหลายฉบับ ซึ่งหลายฉบับที่ถูกยกเลิก นั้น มีความมุ่งหมายชัดเจนรองรับทั้งสิ้น กฎหมายว่าด้วยความผิด การเสนอราคาต่อรัฐ เขามีเงื่อนไขข้อห้ามอยู่หลายข้อ โดยจะแบ่ง ออกเป็นสองส่วนคือ ตัวเอกชนที่มาประมูล กับ การป้องกันไม่ให้ เจ้าหน้าที่โครงการประมูล ซึ่งในคำสั่ง คสช. ได้ระบุชัดว่า ยกเว้น กฎหมายความผิดว่าด้วยการเสนอราคาต่อรัฐ ในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดหาผู้ประกอบการ และการเสนอราคา หมายความว่าถ้า เจ้าหน้าที่ทำผิด ก็มีความผิด แต่คนเสนอราคาจะหลุดจาก ความผิดหมด ซึ่งผมก็ไม่เข้าใจว่าทำไมเขียนแบบนี้”

ความไม่ชัดเจนในตัวบทกฎหมาย ก็เป็นปัญหาเช่นกัน ซึ่งในคำสั่งได้ระบุว่า ให้จีนมีส่วนร่วมใน 3 เรื่องคือ ออกแบบ ให้คำปรึกษาควบคุมก่อสร้าง และถ้าจีนต้องการให้บริษัทที่ทำการ ก่อสร้างในเมืองไทยเข้ามามีส่วนร่วม ก็ทำได้ รวมถึงให้วงเงินที่ ครม.อนุมัติให้โครงการดังกล่าว ถือเป็นราคากลาง ตามกฎหมาย ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ซึ่งตามมติ ครม. ให้ วงเงินดำเนินการโครงการนี้ 179,412 ล้านบาท ส่วนนี้เองยังคงมีความคลุมเครือว่า สรุปลแล้วราคากลาง จะใช้แค่ไหนอย่างไร

ขณะที่ปัญหาอีกอย่างคือการควบคุมตรวจสอบ เนื่องจาก นี่คือ กรณีใช้ มาตรา 44 ที่ศาลมักจะระบุ เนื่องจากมาตรา 44 บอกว่าเป็นที่สุดเด็ดขาดแล้ว ชอบด้วยรัฐธรรมนูญ ต้องจำหน่าย คดี ทั้งนี้คำสั่งดังกล่าวยังได้ให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ไป ตกลงกับจีน ซึ่งหมายความว่า การตรวจสอบจะไม่ถึงการตรวจสอบการตัดสินใจ หรือการดำเนินการอะไรบางอย่างร่วมด้วย

“เรื่องนี้เป็นปัญหา แม้ว่าจะทำบนเจตนารมณ์ที่ดี แต่ท่าน เขียนกฎหมายเกินไป ในทางกฎหมายเราจะบอกว่าให้ทำวิธีการ ไหนเพื่อให้ถึงเป้าหมาย ซึ่งเราต้องสอนลูกหลานว่าถ้าเป้าหมายดี แต่ไม่สนวิธีการ เราจะเอาแบบนั้นหรือ?”

● จักรวาล สำเหล่ห์ ●  
สำนักข่าวเนชั่น





## 11 สิงหาคมกรุงเดินทางไร้รอยต่อ

ผู้สื่อข่าวรายงานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าในการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางซื่อ บริเวณจุดเชื่อมต่อ 1 สถานี จากสถานีเตาปูนมายังสถานีบางซื่อ ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร ว่า รฟม. คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในวันที่ 11 ส.ค.60 นี้ ถือว่าเร็วกว่าแผน เบื้องต้น รฟม. จะเรียนเชิญ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มาให้เกียรติเป็นประธานในพิธีการเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการ สำหรับงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ณ สิ้นเดือน พ.ค. งานคืบหน้า 83.52% เร็วกว่าแผนงาน 26.52% โดยติดตั้งระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) เสร็จเรียบร้อยแล้ว คาดว่างานติดตั้งทั้งระบบจะเสร็จสมบูรณ์ และเปิดให้มีการทดสอบเดินรถเสมือนจริงเต็มรูปแบบได้ตั้งแต่ช่วงต้นเดือน ก.ค.เป็นต้นไป

“คาดว่าจะเปิดให้บริการเป็นทางการได้ในวันที่ 11 ส.ค.นี้ โดยค่าโดยสาร 1 สถานีดังกล่าวจะคิดบวกรวมอยู่ในรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยยืนยันว่าค่าโดยสารตลอดสายสีน้ำเงินยังใช้อัตราเดิม คือ 16-42 บาท ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนโปรโมชั่นลดค่าโดยสารในช่วงวันหยุดเสาร์ อาทิตย์ และนักชดถุกซ์ อาจจะต้องยกเลิกเนื่องจากมีการเชื่อมต่อระบบที่สมบูรณ์แล้ว ซึ่งตามระเบียบกำหนดให้มีการแจ้งให้ผู้โดยสารทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนจะมีการปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสาร”

ผู้สื่อข่าวรายงานจากรฟม.ว่า ปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ในช่วงเวลาปกติ จันทร์-ศุกร์มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากช่วงแรกของการเปิดให้บริการ โดยปัจจุบันผู้โดยสารได้ปรับเพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ย 30,000 คน/วัน จากช่วงแรกประมาณ 22,000 คน/วัน โดยหากเชื่อมต่อ 1 สถานี จากเตาปูนไปยังบางซื่อ คาดว่าจะมีผู้โดยสารจากสายสีม่วงประมาณ 20,000 คน เดินทางต่อไปใช้บริการสายสีน้ำเงิน

ส่วนความคืบหน้าโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมต่อสถานีสะพานพระนั่งเกล้ากับท่าเรือพระนั่งเกล้า นั้น รฟม.จะก่อสร้างเป็นทางเดินเชื่อมเป็นสกายวอล์กจากสถานีรถไฟฟ้ามายังท่าเรือพระนั่งเกล้า วงเงิน 99 ล้านบาท โดยขณะนี้ได้ออกแบบก่อสร้างเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างนำเสนอให้กรมเจ้าท่าตรวจสอบรายละเอียดแบบ คาดว่าจะเปิดประกวดราคางานก่อสร้างได้ในเดือน ก.ค.นี้และเปิดให้บริการได้ใน ก.ย. ปี 61.



# แอร์พอร์ตลิงก์มีประกัน เยียวยาสาหัสเสียชีวิต4แสนบาท

ผู้จัดการรายวัน360 - คปภ.เผย จากเหตุการณ์หญิงสาวตกจากรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ ตรวจสอบข้อมูลพบว่าแอร์พอร์ตลิงก์ได้มีการทำประกันกับบริษัททียูประกันภัย โดยรายละเอียดความคุ้มครองกรณีเสียชีวิต ไม่เกิน 400,000 บาท ต่อคน คปภ.ได้เร่งรัดดำเนินการกับทางบริษัทให้จ่ายสินไหมทดแทนกับทางญาติผู้เสียชีวิตแล้ว

ดร.สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เปิดเผยว่า จากกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหญิงสาวอายุราว 30 ปี พลัดตกจากรถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ บริเวณสถานีทับช้าง เป็นเหตุให้ถูกรถไฟฟ้าชนเสียชีวิตนั้น

สำนักงาน คปภ. ขอแสดงความเสียใจอย่างยืดยาวต่อครอบครัวของผู้เสียชีวิต สำหรับความคืบหน้าล่าสุด สำนักงาน คปภ. ได้ตรวจสอบข้อมูลแล้วพบว่าบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟท.) หรือแอร์พอร์ตลิงก์ได้มีการทำประกันภัยไว้กับ บริษัท ทียูประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยมีจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ไม่เกิน 40,000,000 บาท ต่อครั้งตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย และมีรายละเอียดความคุ้มครองกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง ไม่เกิน 400,000 บาทต่อคน ค่ารักษาไม่เกิน 40,000 บาทต่อคน และความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ไม่เกิน 100,000 บาทต่อคน เบื้องต้นสำนักงาน คปภ. ได้เร่งรัดให้บริษัทฯ ดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ทายาทผู้เสียชีวิตแล้ว โดยจะได้รับความคุ้มครอง เป็นจำนวนเงิน 400,000 บาท

ดังนั้น ขอให้ญาติหรือทายาทของผู้เสียชีวิตนำหลักฐานยื่นต่อบริษัทและตรวจสอบว่า มีการทำประกันภัยประเภทอื่นเพิ่มเติมหรือไม่ หากมีการทำประกันภัยเพิ่มเติมขอให้แสดงเอกสาร

และหลักฐานการทำประกันภัยต่อบริษัทประกันภัย เพื่อจะได้รับความคุ้มครองจากการทำประกันภัยอย่างครบถ้วน

เลขาธิการ คปภ. กล่าวเพิ่มเติมว่า ระบบประกันภัยไม่เพียงแต่มีบทบาทสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งให้กับระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ แต่ยังเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงให้กับองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงสร้างหลักประกันความมั่นคงให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชนทุกระดับได้ ซึ่งสำนักงาน คปภ. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบประกันภัยและคุ้มครองประชาชนให้ได้รับสิทธิประโยชน์ครบถ้วนจากการทำประกันภัย จึงมุ่งเน้นนโยบายเชิงรุกตามแผนพัฒนาการประกันภัยฉบับที่ 3 ในการเพิ่มบทบาทให้ระบบประกันภัยเข้าไปมีส่วนร่วมในการวางรากฐานความเข้มแข็งของประเทศ รวมทั้งการนำเอาระบบประกันภัยเข้ามาบริหารความเสี่ยงให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน

“ปัจจุบันชนสังคมมวลชนสาธารณะทุกประเภทล้วนมีความสำคัญ โดยเห็นได้จากมีประชาชนใช้บริการ กันเป็นจำนวนมาก ทั้งในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว และช่วงเวลาปกติ หากต่อไปมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้มีการประกันภัยภาคบังคับสำหรับชนสังคมมวลชนด้วยก็จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชน ซึ่ง สำนักงาน คปภ. พร้อมที่จะบูรณาการให้ความร่วมมือในการให้ความรู้ด้านประกันภัย การพัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันภัยเพื่อให้เหมาะสม และสอดคล้องกับความคุ้มครองในการดำเนินงานตามภารกิจขององค์กร ซึ่งจะทำให้ระบบประกันภัยเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในการบริหารความเสี่ยงภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังทำให้เกิดความมั่นใจในการใช้บริการชนสังคมสาธารณะได้อีกทางหนึ่งด้วย” เลขาธิการ คปภ. กล่าวทิ้งท้าย.





# หวั่นคนกรุงเทพฯ ไม่มีทางไป

## ● ปลายปีถนนสายหลักพรุนรูขุดรถไฟฟ้า

พล.ต.ต.จิรพัฒน์ ภูมิจักร รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (รอง ผบ.ชน.) ดูแลงานจราจรกล่าวถึงสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครขณะนี้ว่า ปัญหาการติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่เพิ่มขึ้นในช่วงนี้มาจากการตรวจสอบพบว่าในช่วงเช้าเส้นทางหลักไม่มีปัญหาการจราจรมากนักเพราะคนได้กะชั้นให้เร่งรับรถเข้าเมืองแต่ในถนนวิภาวดีรังสิตในช่วงที่การจราจรจะหนาแน่นไปจนถึงช่วงสาย ๆ นั้นเกิดจากประชาชนเลี่ยงแนวก่อสร้างรถไฟฟ้าในถนนพหลโยธินและหันมาใช้ถนนวิภาวดีรังสิตเพิ่มมากขึ้นทำให้รถมีปริมาณมากจึงทำให้การจราจรชะลอตัวรวมทั้งเมื่อไปถึงบริเวณห้าแยกลาดพร้าว ซึ่งมีแนวก่อสร้างจะเกิดการกระจุกตัวในจุดดังกล่าวเนื่องจากมีผิวการจราจรเหลือน้อยจึงส่งผลทำให้รถติดคาน

ถนนพหลโยธินที่มีแนวก่อสร้างตลอดทั้งเส้นและมีพื้นที่ผิวการจราจรลดลงรถที่วิ่งใช้ความเร็วได้ต่ำก็เกิดการชะลอตัวทำให้เคลื่อนตัวได้ช้าและมีการสะสม นอกจากนี้ในแนวก่อสร้างรถไฟฟ้าที่ดำเนินการบนผิวจราจรในทุกเส้นทางของกรุงเทพมหานครนั้นทุกครั้งที่มีการปรับการจราจรใหม่ก็จะมีผลกระทบต่อสภาพการจราจรอยู่แล้วส่วนช่วงเช้าจากการสำรวจพบว่าการจราจรจะหนาแน่นและติดขัดกว่าช่วงเช้า เพราะประชาชนมักจะเดินทางกลับบ้านพร้อม ๆ กันรวมทั้งช่วงนี้มีฝนตกลงมาในช่วงเย็นอย่างต่อเนื่อง บางจุดมีน้ำท่วมขังจึงเป็นอุปสรรคในการระบายรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรและในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตก็มีการเคลื่อนย้ายที่ใช้เวลากว่า จะเปิดการจราจรได้ตามปกติ

พล.ต.ต.จิรพัฒน์ กล่าวอีกว่า สำหรับพื้นที่ที่จะเริ่มมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ อาทิ สายสีเหลืองลาดพร้าว-สำโรง บนแนวถนนลาดพร้าว ศรีนครินทร์ และสายสีชมพูแคราย-มีนบุรี บนแนวถนนแจ้งวัฒนะรามอินทราขณะนี้ยังไม่ได้มีการหารือร่วมกับบริษัทเอกชนและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยคาดว่าจะเริ่มหารือได้ในเร็ว ๆ นี้ เพราะใกล้ที่จะเริ่มก่อสร้างแล้ว โดย บข.น.จะต้องทราบแผนการดำเนินการก่อสร้างก่อนเพื่อที่จะได้ร่วมจัดระบบการจราจรได้อย่างเหมาะสมอย่างไรก็ตามทุกครั้งที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ เกิดขึ้นแน่นอนว่าจุดที่มีการก่อสร้างมักจะมีปัญหาการจราจรเพิ่มมากขึ้นเพราะพื้นฐานของถนนที่จะต้องแบริดจ์แต่ปริมาณรถที่ใช้เส้นทางยังเท่าเดิม โดย บข.น.ก็จะพยายามหาแนวทางการจัดการที่มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด.



## โยนให้ตร.ตอบสิทธิ์รถไฟฟ้าชำรุด

จากกรณีมีกระแสข่าวลือและบันไดเลื่อนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ สถานีทับช้าง วันเกิดเหตุวันที่ 19 มิ.ย. เกิดชำรุด จนเป็นเหตุให้หญิงสาวท้อง 6 เดือน ต้องเดินขึ้นบันได 3 ชั้น แทนการขึ้นลิฟต์ ส่งผลให้หญิงสาวเกิดอาการเหนื่อย มีอาการเวียนศีรษะ หน้ามืด จนเป็นเหตุให้ตกลงไปบนรางรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ เสียชีวิตนั้น

เกี่ยวกับเรื่องนี้ เมื่อวันที่ 22 มิ.ย. นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด ผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ กล่าวว่า สำหรับประเด็นดังกล่าวนั้นตามนโยบายของผู้บริหารระดับสูงอยากให้ตำรวจเป็นคนสรุปเหตุการณ์ทั้งหมด โดยแอร์พอร์ตลิงก์ได้รวบรวมรายละเอียดและข้อมูลให้กับตำรวจแล้ว และหากมีความคืบหน้าหรือได้ข้อสรุปอะไร อยากให้ตำรวจเป็นฝ่ายชี้แจง เพื่อให้เป็นในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากขณะนี้กระแสข่าวออกมาเป็นจำนวนมาก

ด้าน นายสุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เปิดเผยว่า จากกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหญิงสาวพลัดตกจากรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ สถานีทับช้าง จนถูกรถไฟทับเสียชีวิตว่า คปภ. ได้ตรวจสอบข้อมูลแล้วพบว่าบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือแอร์พอร์ตลิงก์ มีประกันภัยไว้กับ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) วงเงินไม่เกิน 40 ล้านบาท และให้ความคุ้มครองกรณีเสียชีวิต 4 แสนบาทต่อคน และความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ไม่เกิน 1 แสนบาทต่อคน

นายสุทธิพล กล่าวต่อว่า ทั้งนี้ในเบื้องต้น คปภ. เรงรัดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ทายาทผู้เสียชีวิตแล้ว ในความคุ้มครอง 4 แสนบาท จึงขอให้ญาติหรือทายาทของผู้เสียชีวิต นำหลักฐานยื่นต่อบริษัทและตรวจสอบว่า ได้ทำประกันภัยประเภทอื่นเพิ่มเติมหรือไม่ และหากทำประกันภัยเพิ่มเติม ขอให้แสดงเอกสารและหลักฐานการทำประกันภัยต่อบริษัทประกันภัย เพื่อจะได้รับความคุ้มครองจากการทำประกันภัยอย่างครบถ้วน.





## จ่อยื่นไอเคโอตรวจเข้าปลดธงแดง

เมื่อวันที่ 22 มิ.ย. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 21 มิ.ย.ที่ผ่านมาว่า ที่ประชุมได้ติดตามความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาธงแดง ในโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (ยูแซฟ) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ตั้งแต่เริ่มทบทวน และออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (รีเอไอซี) จนถึงวันที่ 30 มิ.ย.นี้ จะสามารถออกเอไอซีให้สายการบินระหว่างประเทศได้ทั้งหมด 6 ราย ซึ่ง กพท.จะนำข้อมูลดังกล่าว ยื่นขอให้ไอเคโอเข้ามาตรวจสอบซ้ำเพื่อปลดธงแดง ในวันที่ 30 มิ.ย.นี้

นายอาคม กล่าวต่อว่า คาดว่าไอเคโอจะเข้ามาตรวจสอบประเทศไทยเดือน ก.ย.นี้ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ไอเคโอยังไม่ได้เดินทางเข้ามา กพท.จะทยอยตรวจสอบสายการบินที่เหลือ โดยเบื้องต้นวางแผนไว้ว่า จะออกเอไอซีให้สายการบินอีก 7 ราย รวมเป็น 13 ราย ภายในเดือน ส.ค.นี้ ส่วนสายการบินที่เหลืออีก 10 รายนั้น คาดว่าจะไม่ได้รับเอไอซีภายในเดือน ส.ค. ทำให้ต้องหยุดบินเส้นทางระหว่างประเทศจนกว่าจะได้เอไอซี แต่ไม่น่าจะมีผลกระทบต่อผู้โดยสาร เพราะส่วนใหญ่เป็นสายการบินขนาดเล็ก ทั้งนี้คาดว่าจะสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปีนี้ โดย กพท.นั้นสามารถทบทวนเอไอซีให้สายการบินได้อย่างต่อเนื่อง แม้ไอเคโอจะเข้ามาตรวจสอบในเดือน ก.ย.แล้วก็ตาม

ด้านนายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการ กพท. กล่าวว่า กพท.ประกาศระเบียบเรื่องเข้าพื้นที่หวงห้ามในท่าอากาศยานเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว เพื่อเตรียมรับการตรวจด้านการรักษาความปลอดภัย (ยูแซฟ) ของไอเคโอ ระหว่างวันที่ 11-21 ก.ค.นี้ โดยระเบียบใหม่จะห้ามไม่ให้ผู้ไม่เกี่ยวข้องกับการบินเข้าไปในเขตหวงห้ามของท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย สำหรับผู้ที่ขอรับบัตรเข้าเขตหวงห้ามแบบถาวร เช่น พนักงานของการท่าอากาศยาน ก็ต้องได้รับการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมก่อน รวมถึงกำหนดประเภทผู้ที่มีสิทธิขอบัตรเข้าเขตหวงห้ามแบบชั่วคราว และเมื่อผู้ที่ถือบัตรประเภทชั่วคราวเข้าไปพื้นที่หวงห้ามแล้ว ก็ต้องมีเจ้าหน้าที่เข้าไปดูแลด้วย โดยท่าอากาศยานต่าง ๆ ต้องนำระเบียบใหม่ไปออกข้อบังคับของตัวเองต่อไป.



บอร์ดนกแอร์ถูกแผนฟื้นฟู  
หาพันธมิตรกลางก.ค.นี้  
> 6

# บอร์ดนกแอร์ถูกฟื้นฟู หาพันธมิตรกลางก.ค.

การบินไทยคาดครึ่งปีหลัง  
ธุรกิจแข่งขันรุนแรง  
เร่งบริหารประสิทธิภาพ

บอร์ดนกแอร์ถูกแผนฟื้นฟู-หาพันธมิตร  
ใหม่กลางเดือนหน้า เผยมีผู้สนใจแล้ว 2-3 ราย  
พร้อมพิจารณาขายหุ้นเพิ่มทุนแบบ  
เฉพาะเจาะจง

นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์ รอง  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน  
และการบัญชี (DE) บริษัท การบินไทย จำกัด  
(มหาชน) หรือ THAI ในฐานะกรรมการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)  
หรือ NOK เปิดเผยว่า คณะกรรมการ  
(บอร์ด)นกแอร์ จะประชุมกลางเดือนก.ค.นี้  
เพื่อพิจารณาแผนยุทธศาสตร์การพลิกฟื้น  
กิจการนกแอร์ โดยฝ่ายบริหารจะเสนอแผน  
ระยะสั้นคือการปฏิรูปองค์กรให้พลิกฟื้น  
กลับมามีกำไรโดยเร็ว (Quick Win) ด้วย  
วิธีบริหารรายได้และต้นทุน รวมถึงเสนอแผน  
ระยะยาวว่าพันธมิตรทางยุทธศาสตร์รายใหม่  
เป็นใครและความร่วมมือจะเป็นอย่างไร

“ที่ผ่านมาภาพเหล่านี้ยังไม่ชัดเจน  
ตอนนี้มีผู้สนใจเป็นพันธมิตรใหม่ 2-3 ราย  
ได้ลงนามเพื่อศึกษาสถานะกิจการ (Due  
Diligence) แล้ว คาดการศึกษาจะแล้วเสร็จ  
ภายใน 45 วัน จากนั้นต้องนำเสนอข้อมูล  
และเงื่อนไขให้บอร์ดพิจารณา ก่อนบอร์ด  
ได้ให้โจทย์ฝ่ายบริหารว่าการดำเนินงาน  
และแผนลงทุนทั้งหมดต้องชัดเจน รวมถึง  
ต้องพิจารณาความร่วมมือทางยุทธศาสตร์  
ระหว่างการบินไทยและนกแอร์ด้วย

นกแอร์อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับ  
โครงสร้างองค์กรให้เหมาะสม เช่น แบ่งคณะ  
กรรมการบริหารและคณะกรรมการยุทธศาสตร์  
รวมถึงพิจารณาระเบียบเรื่องกรรมการอิสระ  
ให้สอดคล้องกัน แต่ตอนนี้ยังไม่มีข้อสรุป  
ที่ชัดเจน

“กลางเดือนหน้า บอร์ดอาจจะพิจารณา  
ขายหุ้นเพิ่มทุนแบบเฉพาะเจาะจง ส่วนจะ  
จบหรือไม่ ผมไม่ทราบ ต้องดูผลการเจรจา

ต่างๆที่เขาได้มาก่อนทั้งพันธมิตรและข้อตกลง  
ธุรกิจหลายๆ เรื่อง ส่วนจะขายหุ้นเพิ่มทุน  
เท่าไรเป็นแค่ส่วนเดียวของเรื่องทั้งหมด”

ส่วนกรณีที่การบินไทยจะมีสัดส่วน  
หุ้นในนกแอร์ลดลง หากขายหุ้นเพิ่มทุน  
ให้กับพันธมิตรใหม่ นายณรงค์ชัย กล่าวว่า  
การบินไทยต้องพิจารณารายละเอียดเรื่องนี้  
เพราะนกแอร์ก็อยู่ระหว่างการจัดทำกลยุทธ์  
ปัจจุบันก็ถือหุ้นนกแอร์ลดลงจาก 39% เหลือ  
21.5% ก็ไม่ได้แตกต่างกัน เพราะการบริหาร  
จัดการยังเหมือนเดิม ในบอร์ดของนกแอร์  
มีตัวแทนการบินไทย 5 คนเท่าเดิม ตอนนี้  
การบินไทยก็ช่วยนกแอร์จัดทำแผนปฏิรูป  
และพิจารณาหาพันธมิตรใหม่อยู่แล้ว

นายณรงค์ชัย กล่าวถึงการดำเนินธุรกิจ  
ของการบินไทยว่า ยังอยู่ในภาวะการแข่งขัน  
ที่ค่อนข้างรุนแรงช่วงครึ่งปีหลัง โดยอัตราการ  
บรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) น่าจะ  
ยังอยู่ในระดับสูง แต่รายได้จากผู้โดยสาร  
เฉลี่ยต่อหน่วยมีแนวโน้มลดลง การบินไทย  
ต้องบริหารประสิทธิภาพและรักษามาตรการ  
บริการ เพื่อรักษารายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ย  
ต่อหน่วยให้เท่าครึ่งปีแรก

อัตราการบรรทุกผู้โดยสารในช่วง 4 เดือน  
แรกปีนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 84% เดือนพ.ค.มากกว่า 80%  
อัตราเฉลี่ยทั้งปีน่าจะอยู่เกือบ 80% แต่ต้อง  
ดูตัวเลขเดือนมิ.ย. อีกครั้ง เพราะเป็นเดือนที่  
อัตราบรรทุกผู้โดยสารต่ำสุด รวมถึงเดือน  
ก.ย.-ต.ค. ซึ่งเป็นช่วงที่เดินทางน้อย

สำหรับราคาน้ำมันดิบเบรนท์ปีนี้คาด  
เคลื่อนไหวเฉลี่ยอยู่ที่ 50-55 ดอลลาร์ต่อ  
บาร์เรลไม่น่าเป็นห่วง เพราะได้ประกันราคา  
ไว้ที่ 40-60 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ปีนี้ทำประกัน  
ราคาน้ำมันไว้แล้ว 80% ส่วนปี 2561 ได้ประกัน  
ราคาล่วงหน้าไว้แล้ว 40%

นายณรงค์ชัยกล่าวถึงการขายหุ้นกู้  
5 ชุดมูลค่ารวม 8,000 ล้านบาทว่า การขายหุ้น  
กู้ดังกล่าวมีเป้าหมายเพิ่มสภาพคล่องมากกว่า  
ลดต้นทุน โดยการการบินไทยจะนำไปชำระ  
หุ้นกู้ที่ครบกำหนดมูลค่า 5,200 ล้านบาท  
และนำส่วนที่เหลือไปชำระหนี้ระยะสั้นหรือ  
นำมาใช้เป็นสภาพคล่องกรณีฉุกเฉิน





# ลงทุน 29 สนามบิน

โพสต์ทูเดย์ - สมคิด ย้ำ ทอท.ลงทุน สนามบินภูมิภาค ยกกระดานบิน รองรับตลาดท่องเที่ยว นั้ดตรวจการบ้าน ก.ค.นี้

นายนิติชัย ศิริสมรรถการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) เปิดเผย ว่า นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี ได้กำชับให้ ทอท.ไปบูรณาการ แนวทางพัฒนาสนามบินทั่วประเทศ ร่วมกัน เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมการบินรองรับตลาดท่องเที่ยวของประเทศ และการบริหารสนามบินให้มีคุณภาพ ทัดเทียมกันทั่วประเทศ เนื่องจาก ทอท. เป็นองค์กรที่มีความชำนาญด้านการบริหารสนามบิน ทั้งด้านเทคโนโลยี บุคลากร และความรู้ โดยต้องการให้ ทอท.เข้าไปบริหารสนามบินภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบร่วมทุน หรือ ลงทุนเองทั้งหมด เช่นเดียวกับสนามบินอุตะเถา

ทั้งนี้ หลัง ทอท.ได้วางแผนลงทุน

2 แสนล้านบาท เพื่อพัฒนาท่าอากาศยาน 6 แห่งทั่วประเทศ ซึ่งเป็นช่วงเวลา เดียวกันกับที่ทางกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้จัดทำกาเปิดรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชน (Market Sounding) เพื่อเชิญชวนให้เอกชน ร่วมลงทุนพีพีพีในสนามบิน 29 แห่ง ทั่วประเทศ

สำหรับแผนการบูรณาการบริหาร สนามบินร่วมกับ ทย.นั้น ได้ผ่านการ พิจารณาของที่ประชุมคณะกรรมการ บริหารราชการแผ่นดินตามกรอบการ ปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และ การสร้างความสามัคคีปรองดอง (ป.ย.ป.) ไปแล้ว และขณะนี้อยู่ระหว่างสรุปผล เพื่อหาแนวทางที่ชัดเจน คาดว่าจะต้อง ได้ข้อสรุปทั้งหมดภายในเดือน ก.ค. ซึ่งตรงกับกำหนดการที่นายสมคิดจะ เข้ามาติดตามงานและมอบนโยบายที่ สำนักงานใหญ่ ทอท.ในช่วงเดือน ก.ค.นี้ อย่างไรก็ตาม แนวทางการลงทุน

ในช่วง 5 ปีนับจากนี้ของ ทอท.นั้น คาดว่าจะใช้งบประมาณลงทุนไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาท ทั้งด้านการพัฒนา สนามบินและการเพิ่มศักยภาพงาน บริหารกิจการ โดย ทอท.จะหมุนเวียน กำไรในแต่ละปีเพื่อนำไปลงทุนตามแผน โดยคาดว่าเงินที่หมุนเวียนจากตัวเลข กำไรก่อนหักภาษีไปลงทุนในช่วง 5 ปีนี้ จะไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาท หรือเฉลี่ย ปีละ 2.5-3 หมื่นล้านบาท

นอกจากนี้ ทอท.ยังมีเงินสดอยู่ใน มือประมาณ 6 หมื่นล้านบาท จากค่า ธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge:PSC) ซึ่งกฎหมาย ระบุว่าต้องนำไปใช้ลงทุนขยายสนาม บินเพียงเท่านั้น ขณะที่งบประมาณใน การลงทุนสนามบินภูมิกานั้นยังไม่ทราบ ว่าวงเงินเท่าไร เพื่อให้เหมาะสมกับ ความต้องการในแต่ละพื้นที่ ซึ่งเบื้องต้น ต้องสูงกว่าระดับหลักพันล้านบาทอย่าง แน่นอน ■