



สนบ.คิดระบบเก็บเงิน14ด้าน

●6ล้านค้นผ่านแดนถนนพัง-มลพิษพุ่ง



เมื่อเวลา 10.30 น. วันที่ 26 มิ.ย.ที่โรงแรมเดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ นางวิไลรัตน์ ศรีโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานสัมมนาแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษาการเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาชนเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) จากนั้นเปิดเผยว่า ไทยค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านแต่ละปีราว 1 ล้านล้านบาท ข้อมูลปี 58 มียานพาหนะผ่านเข้าออกด่านชายแดนทั่วประเทศกว่า 6 ล้านคัน สนข. จึงศึกษาโครงการฯ เพื่อนำรายได้มาบำรุงรักษาทางหลวงระหว่างประเทศรวมทั้งควบคุมปริมาณรถจากประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ ศึกษา 8 เดือน พ.ค.-ธ.ค. 60 งบประมาณ 15 ล้านบาท

นางวิไลรัตน์ กล่าวอีกว่า การศึกษาคิดค่าธรรมเนียมจากปัจจัยหลัก 3 ประการคือ 1.ต้นทุนบำรุงรักษาทาง 2.ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อม และ 3.ต้นทุนด้านอุบัติเหตุ มีทางเลือกเบื้องต้น 3 ระบบ ได้แก่ 1.แบบใช้พนักงาน 2.แบบ

อัตโนมัติ และ 3.แบบอิเล็กทรอนิกส์ มีเทคโนโลยีการติดตามตรวจสอบ ควบคุมและกำกับดูแลขนส่งข้ามพรมแดน อาทิ ระบบจีพีเอส แทร็กกิ้ง อาร์เอฟไอดี และกล้องซีซีทีวี การบริหารรายได้มี 3 ทางเลือก คือ 1.หน่วยงานรัฐปัจจุบันตามด่านเก็บและจัดส่งกองทุน 2.จัดตั้งหน่วยงานใหม่ และ 3.ให้ออกชนเก็บแทนหน่วยงานรัฐ

แผนดำเนินงาน 3 ระยะ ระยะสั้น 1 ปีออกกฎ

ระเบียบข้อบังคับพร้อมจัดตั้งหน่วยงานกองทุน ระบบบริหารจัดการ ระยะกลาง 3 ปี ทบทวนกฎหมายเสนอแนวทางแก้ไขและเพิ่มเติมกฎระเบียบควบคุมคู่ค้าการพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้จัดเก็บพร้อมให้ออกชนร่วมบริหารจัดการเก็บและระยะยาว 5 ปี พัฒนาเทคโนโลยีปรับเปลี่ยนรูปแบบให้สอดคล้องสถานการณ์ปัจจุบัน

นางวิไลรัตน์ กล่าวด้วยว่า เบื้องต้นจะศึกษาจัดเก็บประตูการค้าที่มีด่านพรมแดนสำคัญทั่วประเทศ 14 แห่ง ที่มีมูลค่าการค้า 90% คิดเป็น 9.5 แสนล้านบาท

ด้วยปริมาณยานพาหนะไม่ต่ำกว่า 6 ล้านเที่ยวต่อปี แบ่งเป็นจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา 3 แห่ง มูลค่าการค้า 1 แสนล้านบาท ได้แก่ด่านชายแดนอรัญประเทศ ยานพาหนะ 1.3 ล้านเที่ยวต่อปี ด่านชายแดนบ้านคลองใหญ่ 7 หมื่นเที่ยวต่อปี ด่านชายแดนช่องจอม 1.9 หมื่นเที่ยวต่อปี จุดผ่านแดนไทย-สปป.ลาว 6 แห่ง มูลค่าการค้า 1.5 แสนล้านบาท ได้แก่ ด่านชายแดนสะพานมิตรภาพหนองคาย ขน



จ่อเก็บค่าผ่านถนนเออีซี

โพสต์ทูเดย์ - สนข.ระบุหลังเปิดเออีซี ไทย
ต้องแบกภาระซ่อมถนนใช้ขนส่งปีละกว่า 1.5
หมื่นล้านบาท ลุยศึกษาเก็บค่าผ่านทางสรุป
เดือน ธ.ค.นี้

A3

เล็งเก็บค่าผ่านทางถนนเออีซี

สนข.พบหลังเปิดเสรีไทยแบกค่าซ่อมปีละ 1.5 หมื่นล้าน คาดศึกษาเสร็จภายในธ.ค.นี้

โพสต์ทูเดย์ - สนข.ระบุหลังเปิดเออีซี
ไทยต้องแบกภาระซ่อมถนนใช้ขนส่งปี
ละ 1.5 หมื่นล้าน ลุยศึกษาเก็บค่าผ่าน
ทางสรุป ธ.ค.นี้

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รอง
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิด
เผยว่า หลังจากการเปิดประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ได้มีการใช้
เส้นทางหลวงในไทยขนส่งสินค้าระหว่าง
ประเทศมากขึ้น ทั้งนี้พบว่าเส้นทาง
เกิดการชำรุดบ่อยครั้งซึ่งรัฐต้องใช้งบ
ประมาณรักษาและปรับปรุงเฉลี่ยปีละ

1.5 หมื่นล้านบาท รวมถึงผลกระทบทาง
อ้อม เช่น ปัญหาวุบัติเหตุที่ต้องเสียง
ประมาณในการเยียวยาราวปีละ 2,473
ล้านบาท ปัญหาด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม
ทำให้ประเทศไทยต้องแบกภาระต้นทุน
เหล่านี้โดยตลอด

ขณะที่สมาชิกอาเซียนบางประเทศ
เช่น มาเลเซีย มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม
การเข้าประเทศและการใช้ทางสำหรับ
นำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการ
ขนส่งของประเทศแล้ว ดังนั้น สนข.
จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา 3 บริษัท
ดำเนินโครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่าน

ทางรองรับการขนส่งของประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน โดยใช้ระยะเวลา
การศึกษารวม 8 เดือน

ทั้งนี้ ทาง สนข.จะจัดให้มีการสัมมนา
เพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิด
เห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนกลาง
และอีก 5 จังหวัดจุดผ่านแดน และจะนำ
ข้อมูลทั้งหมดมาสรุปจัดทำรายงานฉบับ
สมบูรณ์ในเดือน ธ.ค.นี้ ก่อนนำเสนอ
กระทรวงคมนาคมต่อไป

อย่างไรก็ดี จากการผลักดันให้
ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคม
ขนส่งโลจิสติกส์ในภูมิภาค ดังนั้นจำเป็น



‘สนข.’จ่อเก็บค่าผ่านแดนอาเซียน 14 จุด

“สนข.” ศึกษาเก็บค่าผ่านแดนอาเซียน 14 จุดในอัตรา 160 บาทต่อคันเพื่อนำมาชดเชยภาระค่าซ่อมถนนที่ประเทศไทยต้องแบกรับถึงปีละ 1.7 หมื่นล้านบาท นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยหลังเป็นประธานสัมมนาโครงการศึกษาการจ่อเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนวันนี้ (26 มิ.ย.) ว่า สนข. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาด้วยวงเงิน 15 ล้านบาทให้ศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านแดน (Road Charge) 14 จุดเพื่อนำรายได้มาซ่อมบำรุงทางหลวง

เนื่องจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้ปริมาณจราจรบนทางหลวงเพิ่มขึ้นและทำให้ประเทศไทยจะต้องแบกรับต้นทุนค่าบำรุงรักษาถนนปีละ 17,703 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าซ่อมบำรุง

ถนนอาเซียนไฮเวย์ (AH) และเส้นทางเชื่อมชายแดน 15,000 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเพื่อเยียวยาอุบัติเหตุบนท้องถนน 2,473 ล้านบาทและต้นทุนการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม 250 ล้านบาทซึ่งปัจจุบันสมาชิกอาเซียนบางประเทศได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าประเทศและค่าใช้ทางเพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

นางวิไลรัตน์กล่าวว่า การพิจารณาอัตราการจัดเก็บค่าผ่านแดนของไทยจะมาจาก 3 ปัจจัยประกอบด้วย 1.ปริมาณการขนส่งสินค้า 2.ปริมาณยานพาหนะ และ 3. ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้าออกในแต่ละด่านซึ่งในเบื้องต้นคาดว่าจะใช้อัตราการจัดเก็บของประเทศมาเลเซียเป็นมาตรฐานซึ่งอยู่ที่ราคา 160 บาทต่อคันสำหรับจุดผ่านแดนทั้ง 14 แห่งที่จะมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมมีมูลค่าการค้ารวมกันประมาณ 9.5 แสนล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็น 90% ของมูลค่า

การค้าชายแดนทั้งหมด และมีจำนวนยานพาหนะผ่านแดนไม่ต่ำกว่า 6 ล้านเที่ยวต่อปี แบ่งเป็นจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา 3 แห่ง มูลค่าการค้า 1 แสนล้านบาท, จุดผ่านแดนไทย-สปป.ลาว 6 แห่ง มูลค่าการค้า 1.5 แสนล้านบาท, จุดผ่านแดนไทย-เมียนมา 3 จุด มูลค่าการค้า 2 แสนล้านบาท และจุดผ่านแดนไทย-มาเลเซีย 2 จุด มูลค่าการค้า 5 แสนล้านบาท

นายอภิภู จิตราญเคราะห์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กล่าวว่า หลังจากนี้จะเดินทางไปเปิดเวทีรับฟังเสียงภาคเอกชนและประชาชนในอีก 5 จังหวัดก่อนสรุปผลการศึกษารับสมบรูณ์และเสนอไปยังกระทรวงคมนาคมในเดือนธ.ค. นี้ คาดว่า จะเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาได้ภายในเดือนมี.ค. 2561



สนช.ศึกษาเก็บค่าผ่านทางด้านชายแดน

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยว่า สนข.ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาวงเงิน 15 ล้านบาทดำเนินการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแดนใน 14 ด้านชายแดนสำคัญ ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายให้ สนข.ศึกษาแนวทางการจัดเก็บค่าผ่านทาง (Road Charge) รองรับการแข่งขันประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) หลังจากพบว่าไทยต้องใช้งบประมาณกว่า 17,730 ล้านบาท เพื่อซ่อมบำรุงถนนถนนอาเซียนไฮเวย์ (AH) และเส้นทางเชื่อมชายแดน คาดจะสรุปและเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ภายในต้นปี 2561



รัฐปีงรับมือขนส่งข้ามเออีซี จ่อเก็บค่าธรรมเนียมใช้ถนน

นางวิไลรัตน์ สิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยภายหลังเป็นประธานสัมมนาโครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ว่าได้มีการคาดการณ์ว่าภายหลังจากที่มีการเปิดเออีซีจะทำให้เกิดการใช้เส้นทางหลวงภายในประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่งผลกระทบให้เส้นทางชำรุดบ่อยครั้งซึ่งทำให้ประเทศไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าบำรุงรักษามาตลอด

ทั้งนี้ ปัจจุบันสมาชิกอาเซียนบางประเทศมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าประเทศและการใช้ทางสำหรับนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศแล้ว ดังนั้นการสัมมนาในวันนี้จึงเป็นการเริ่มต้นเพื่อหาแนวทางการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของเออีซีเพื่อนำรายได้มาบำรุงรักษาทางหลวงของประเทศไทย โดยปัจจัยในการคำนวณค่าธรรมเนียมประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ต้นทุนในการบำรุงรักษา ค่าผ่านทาง ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อม และต้นทุนด้านอุบัติเหตุ.



จ่อเก็บค่าผ่านแดนรถข้ามพท.

ผู้จัดการรายวัน360 – สนข.เสนอแนวทางจัดเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าประเทศและใช้ทางหลวง จ้างศึกษาสำรวจและรับฟังความเห็น ก่อนสรุปเสนอรัฐบาลปลายปีนี้ เผยปริมาณการค้าชายแดน 1 ล้านล้านบาท/ปี รถ ตปท.เข้าออก 6 ล้านคัน/ปี เล็งตั้งกองทุนนำรายได้ช่วยซ่อมบำรุงถนน ลดปัญหาจราจร ดันไทยศูนย์กลางอาเซียนอย่างยั่งยืน

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยภายหลังเป็นประธานเปิดการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ครั้งที่ 1) โครงการศึกษา การจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ว่า ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560-2564) กำหนดยุทธศาสตร์ ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์การขนส่งทางถนน ซึ่งจะส่งผลให้มีการขนส่งข้ามชายแดนเพิ่มมากขึ้น เพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจการค้า การท่องเที่ยวและเกิดการเชื่อมโยง (Connectivity) ขณะเดียวกัน จะเกิดผลกระทบเรื่องทางหลวงชำรุดเสียหายซึ่งต้องใช้งบประมาณบำรุงถึง 1.5 หมื่นล้านบาท/ปี เกิดปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ สูญเสียบ้เยียวาประมาณ 2,473 ล้านบาท/ปี และปัญหาสิ่งแวดล้อม ที่ใช้พื้นที่ป่าประมาณ 250 ล้านบาท/ปี

ทั้งนี้ สนข.จึงได้ศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางขึ้น โดยจะมีการสำรวจวิเคราะห์ปัญหาในปัจจุบัน ปริมาณรถข้ามพรมแดน, ศึกษารูปแบบการจัดเก็บ, วิเคราะห์แนวทางการจัดเก็บและวิธีการคำนวณรวมถึงทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งจะมีพื้นที่จัดสัมมนาในระดับภูมิภาค 5 แห่ง ได้แก่ แม่สาย จ.เชียงราย, แม่สอด จ.ตาก, จ.หนองคาย, อรัญประเทศ จ.สระแก้ว, จ.สงขลา โดยมีระยะเวลาศึกษา 8 เดือน (พ.ค.60-ธ.ค.60) วงเงิน 15 ล้านบาท เพื่อนำเสนอโครงการและรับฟังความเห็นจาก

ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อสรุปผลศึกษาฉบับสมบูรณ์ และนำไปสู่การตัดสินใจเชิงนโยบายต่อไป

โดยในการศึกษานี้จะนำข้อมูลของประเทศที่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางมาเปรียบเทียบด้วย เช่น สหรัฐอเมริกา-แคนาดา, สวิตเซอร์แลนด์-ออสเตรีย ส่วนในอาเซียนมีประเทศ สิงคโปร์-มาเลเซีย ขณะที่มาเลเซียมีแนวคิดในการจัดเก็บค่าผ่านทางกับไทยที่ชายแดนภาคใต้ ซึ่งขณะนี้ยังเลื่อนแผนออกไปจากที่จะเริ่มในช่วงกลางปีนี้ออกไปก่อน เนื่องจากการจัดเก็บค่าผ่านทางนั้นจะต้องศึกษาหลายปัจจัยอย่างรอบด้านก่อนตัดสินใจ ซึ่งกว่าที่มาเลเซียจะเริ่มจัดเก็บค่าผ่านทางยานพาหนะเดินทางของคนกับสิงคโปร์นั้นใช้เวลาศึกษาและประเมินกว่า 2 ปี

ซึ่งการศึกษาเพื่อสรุปว่า ไทยควรมีระบบจัดเก็บค่าผ่านทางหรือไม่ หากมีจะจัดเก็บแบบใด ส่วนจะเริ่มที่ด่านใดบ้างจะพิจารณาในเรื่องปริมาณการค้า, ปริมาณการเดินทางประกอบกัน และพิจารณาในเรื่องกฎระเบียบที่ต้องแก้ไขให้รองรับและต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งด้วย โดยรูปแบบการบริหารจัดการรายได้ค่าผ่านทางนั้นมี 3 แนวทางการจัดเก็บโดยหน่วยงานรัฐและส่งรายได้เข้ากองทุน, ตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมาบริหารจัดการ, ให้เอกชนดำเนินการแทนรัฐ และแบ่งการพัฒนาเป็น 3 ระยะ 1. ระยะสั้น 1 ปี เป็นการออกกฎระเบียบข้อบังคับ, ระยะกลาง 3 ปี ทบทวนข้อกฎหมายแก้ไขเพิ่มเติม พัฒนาเทคโนโลยี และเพิ่มบทบาทเอกชน, ระยะยาว 5 ปี พัฒนาระบบงานที่ต่อเนื่อง, ปรับค่าผ่านทางให้เหมาะสม

อย่างไรก็ตาม ไทยมีด่านถาวร 29 ด่าน จุดผ่อนปรนอีก 55 แห่ง มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 1.2 ล้านล้านบาท/ปี มียานพาหนะผ่านเข้าออกทุกด่านประมาณ 6 ล้านคัน/ปี ซึ่งเมื่อเปิด AEC ทำให้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งการเก็บค่าผ่านทางนี้จะช่วยเปลี่ยนรูปแบบจากถนนไปสู่รางมากขึ้นซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าในอนาคต.



เลื่อนวิ่ง'ไมโครบัส'ปีหน้า

นายจิรศักดิ์ เขาวัวชสกุล กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เปิดเผยว่า บขส. อยู่ระหว่างจัดทำเงื่อนไขการประมูล (ทีโออาร์) โครงการจัดหารถโดยสารขนาดไม่เกิน 20 ที่นั่ง ('ไมโครบัส') 55 คัน เพื่อนำร่องให้บริการใน 13 เส้นทางตามนโยบายกระทรวงคมนาคม โดยกำหนดคุณลักษณะ (สเปก) รถไมโครบัสทั้งหมดแล้ว แต่กำลังศึกษาเพิ่มเติมว่าควรจัดหาด้วยวิธีการซื้อหรือเช่า และควรเปิดประมูลด้วยวิธีใด จึงจะนำรถมาให้บริการได้อย่างรวดเร็วและคุ้มค่าต่อการลงทุน คาดว่าน่าจะได้ออกสรุปทั้งหมดสัปดาห์หน้า

นายจิรศักดิ์ กล่าวต่อว่า จะนำเข้ารถทั้งคันไม่ได้ ต้องซื้อแอสซีจากเอเชียหรือยุโรปแล้วนำมาประกอบในประเทศ ซึ่งเอกชนบอกว่าประกอบได้เร็วสุดใช้เวลาประมาณ 4 เดือน จากนั้นต้องนำรถไปจดทะเบียนอีก คาดว่าจะให้บริการไมโครบัสในเส้นทางต่าง ๆ ได้ 6-8 เดือนข้างหน้า หรือช่วงต้นปี 61 สำหรับราคาจำหน่ายรถไมโครบัส

ตามสเปก บขส. อยู่ที่ 2.2-2.8 ล้านบาทต่อคัน เพราะอ้างอิงราคาแอสซีตามมาตรฐานเอเชียและยุโรปรวมประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีด้วย แต่ถ้าอ้างอิงราคาแอสซีของประเทศจีนอย่างเดียว อาจลดเหลือ 1.7-1.8 ล้านบาทต่อคันตามที่ประเมินก่อนหน้านี้ ส่วนเส้นทางนำร่องทั้ง 13 สายนั้น จะมีรถคู่โดยสารสาธารณะร่วมให้บริการด้วย บขส. จะรอดูว่าประชาชนจะตอบรับไมโครบัสมากน้อยเพียงใด



จิรศักดิ์

สำหรับโครงการเช่ารถโดยสารใหม่ 348 คัน มูลค่า 2,173 ล้านบาท ซึ่งถูกยกเลิกประมูลเมื่อต้นปีที่ผ่านมา บขส. อยู่ระหว่างพิจารณาทีโออาร์เพื่อเปิดประมูลใหม่ภายใน 2 เดือนข้างหน้า เพราะจำเป็นเร่งด่วนแต่กลับล่าช้ามากกว่า 1 ปีแล้ว การประมูลรอบใหม่กำหนดจำนวนรถ 314-320 คัน ได้ตัดการเช่ารถในเส้นทางที่ไม่คุ้มค่าออกไป ขณะเดียวกันจะปรับราคากลางให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพราะการประมูลครั้งก่อนราคากลางต่ำเกินไปจนไม่มีเอกชนสนใจร่วมเสนอราคา.



ผังแก้จราจรผุดด่วนลงบางขุนเทียน

กทม. - เมื่อวันที่ 26 มิ.ย. นายจักกพันธุ์ ผิวงาม รองผู้ว่าฯกทม. ลงพื้นที่ตรวจเส้นทาง ลัดจากถนนสุขสวัสดิ์มาออกถนนพระราม 2 ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร เจดจอมทอง โดยมีข้าราชการ และเจ้าหน้าที่สำนักงานโยธา (สนย.) และสำนักงานเขตในพื้นที่ร่วมลงพื้นที่ นายจักกพันธุ์กล่าวว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ขอคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้างทางด่วนเชื่อมจากพระราม 2 ลงบางโคล่ หน่วยงานเขตบางขุนเทียน ซึ่งเป็นทางลัดจากถนนสุขสวัสดิ์ มาถนนประชาอุทิศ และถนนพระราม 2 โดยมอบหมายให้สนย. จัดทำผังเส้นทางหลัก สำนักงานเขตในพื้นที่จัดทำผังเส้นทางย่อย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงการก่อสร้างทางด่วน

ต่อมา นายจักกพันธุ์ได้ลงพื้นที่สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา บางคอแหลม โดยเดิมกทพ. จะขอคืนพื้นที่ทั้งหมด 11 แห่ง รวมทั้งสวนตรงพระราม 3 นี้ด้วย แต่หลังจากการเจรจา เฉพาะตรงสวนนี้ กทพ.จะขอคืน 2 ไร่ ตั้งแต่ด้านทิศใต้ช่วงคลองมะนาว ส่วนอีก 27 ไร่ กทพ.ให้กทม.จัดทำเป็นสวนบริการประชาชน



❖ ห้ามเข้าตลาดนัดด้านถนนสิรินธร

พ.ต.อ.อรรถพร วงษ์ศิริปริดา ผู้กำกับการ สน.บางพลัด กล่าวว่าจากกรณีโครงการช่างชุ่ยซึ่งเป็นโครงการตลาดนัดรูปแบบงานความคิดสร้างสรรค์รวมทั้งเป็นสถานที่ให้ประชาชนไปเดินเล่นถ่ายรูปย่านฝั่งธนบุรีได้ส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรในถนนสิรินธรและถนนเลียบทางรถไฟเป็นอย่างมากส่งผลให้ประชาชนที่ใช้ถนนสิรินธรมุ่งหน้าบางกรวยได้รับความเดือดร้อนเพราะมีรถที่เข้าเที่ยวชมโครงการจอดบนผิวการจราจรในถนนสิรินธรทำให้เสียผิวการจราจรไปประกอบกับเวลาเปิด-ปิดตลาดอยู่ในช่วง 17.00 น. เป็นต้น ซึ่งเป็นเวลาเร่งด่วนช่วงเย็นที่ประชาชนเดินทางกลับบ้านจึงส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจร โดยทาง สน.จึงได้มีการหารือร่วมกับเจ้าของโครงการและสั่งการให้ปิดทางเข้าบริเวณถนนสิรินธรอย่างถาวรและให้รถที่จะมาเที่ยวชมโครงการให้ได้เฉพาะทางเข้าบริเวณถนนเลียบทางรถไฟเท่านั้นซึ่งจะมีผลกระทบน้อยกว่าเพราะไม่ใช่เส้นทางหลักส่วนรถพ้อค้าแม่ค้าที่เข้ามาขายของในโครงการทาง สน.ได้กำชับให้ไปจอดที่บริเวณสถานีรถไฟบางบำหรุ ห้ามจอดบนผิวการจราจรโดยเด็ดขาด

นอกจากนี้ทาง สน.ได้มีการจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจไปยืนเฝ้าบังคับใช้กฎหมายไม่ให้มีการจอดในถนนสิรินธรบริเวณหน้าโครงการ โดยหากพบเห็นจะให้ไปจอดที่อื่นหรือหากฝ่าฝืนก็จะดำเนินการจับปรับทันที ส่วนสถานที่จอดรถขณะนี้ทางเจ้าของโครงการไปประสานไปยังการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อขอเช่าพื้นที่ฝั่งตรงข้ามซึ่งจะรองรับรถได้ราว 300 คัน.



ขนส่งยกระดับบริการมาตรฐาน

นายณัฏฐพงศ์ เชิดชู รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยว่า กรมการขนส่งทางบกได้อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการใช้บริการชำระภาษีรถประจำปีอย่างหลากหลายช่องทาง ปรากฏว่าเฉพาะเดือน พ.ค.60 สามารถจัดเก็บภาษีรถประจำปีได้ทั้งสิ้น 747,215,058.39 บาท เพิ่มขึ้นจากเดือนที่ผ่านมาร้อยละ 23.03 โดยเป็นการใช้บริการรับชำระภาษีรถประจำปีที่บ้านสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-5 ของกรมการขนส่งทางบกมากที่สุด 586,011 ราย จัดเก็บภาษีรถได้ทั้งสิ้น 515,715,392.80 บาท รองลงมาเป็นการใช้บริการรับชำระภาษีรถผ่านช่องทางออนไลน์ ต่อภาษี ฆ่า

ระภาษีโดยไม่ต้องลงจากรถ 76,406 ราย จัดเก็บภาษีรถได้ทั้งสิ้น 135,704,174.20 บาท

ทั้งนี้กรมการขนส่งทางบกมีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยและมาตรฐานการตรวจสภาพรถสำหรับรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานเกิน 7 ปี และรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานเกิน 5 ปี ต้องเข้ารับการตรวจสภาพรถก่อนชำระภาษีรถประจำปี โดยได้ดำเนินการยกระดับมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ มีการรายงานผลตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศแบบออนไลน์ (ตรอ. Online) เพิ่มประสิทธิภาพการควบคุม กำกับ การทำงานของ

สถานตรวจสภาพรถ ภายใต้การกำกับดูแลโดยกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกแห่งทั่วประเทศ

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกยังมุ่งยกระดับการให้บริการประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ด้วยการนำระบบ QR Code ใช้เป็นช่องทางเข้าถึงแอปพลิเคชัน DLT eForm แอปพลิเคชันที่ให้บริการด้านทะเบียนและภาษีรถที่สามารถดาวน์โหลดหรือกรอกแบบฟอร์มออนไลน์ผ่านโทรศัพท์มือถือ Smart Phone เพื่อนำมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ช่วยลดขั้นตอนและลดระยะเวลาการติดต่อราชการ



ศาลฎีกาให้ กทพ.ชณะคดีค่าไถ่ภาค 2

●หลัง ช.ฟ้องขอชดใช้ 9 พันล้าน-จบตำนานมหากาพย์ค่าไถ่ทางด่วน

รายงานข่าวจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) แจ้งว่า เมื่อวันที่ 22 มิ.ย.2560 ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาคดีบริษัท ช.การช่าง เป็นโจทก์ยื่นฟ้องกทพ. ให้ชดใช้เงินพร้อมดอกเบี้ยจากค่าผ่านทางพิเศษ บুরพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี) จำนวน 9,000 ล้านบาท เนื่องจาก กทพ.ได้รับทางด่วนโดยปราศจากมูลอันจะอ้างได้ตามกฎหมาย (ลามมิควรได้) ทั้งนี้ศาลฎีกาได้พิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ให้ กทพ.เป็นฝ่ายชนะคดี

คดีดังกล่าวสืบเนื่องจากกรณีข้อพิพาททางด่วนสายบางนา-ชลบุรี ซึ่งบริษัท ช.การช่าง เรียกค่าก่อสร้างเพิ่มเติม 6,200 ล้านบาท และ กทพ.แพ้คดีในชั้นคณะอนุญาโตตุลาการ จึงนำข้อพิพาทสู่กระบวนการของศาล ซึ่งปี 2549 ศาลฎีกาได้พิพากษาให้ กทพ.ชนะคดีไม่ต้องจ่ายเงินเพิ่มตามที่บริษัท ช.การช่างเรียกร้องเนื่องจากการทำสัญญาก่อสร้างทางด่วนสายบางนา-ชลบุรีเกิดจากการกระทำโดยไม่สุจริต ไม่ชอบด้วยกฎหมายจึงไม่ผูกพันกทพ. ต่อมาปี 2551 บริษัท ช.การช่าง

เป็นโจทก์ยื่นฟ้องทางแพ่งกับ กทพ. โดยอ้างว่าคำพิพากษาศาลฎีกา ปี 2549 ทำให้ กทพ.ได้ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี โดยปราศจากมูลอันจะอ้างได้ตามกฎหมายกทพ. ต้องคืนทางด่วนให้กับโจทก์เนื่องจากทางด่วนตกเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินแล้วกทพ. ต้องชดใช้เงินพร้อมดอกเบี้ยจากค่าผ่านทางเป็นเงิน 9,000 ล้านบาท ซึ่งวันที่ 15 ก.ย.2554 ศาลพิพากษาให้ กทพ.แพ้คดี ต้องจ่ายเงิน 5,000 ล้านบาท แต่ กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์ และศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 27 ธ.ค.2556 ให้ กทพ.เป็นฝ่ายชนะ ไม่ต้องชำระเงินตามที่โจทก์เรียกร้อง จนกระทั่งวันที่ 22 มิ.ย.2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์.



เวนคืนทางลัด-ดับเพลิงย่อย ทำด่วนพระราม3-วงแหวน

เมื่อวันที่ 26 มิ.ย.2560 นายจักกพันธุ์ ผิวงาม รองผู้ว่าฯ กทม. กล่าวหลังตรวจเส้นทางลัดจากถนนสุขสวัสดิ์ 50 ไปถนนประชาอุทิศว่า ทางลัดดังกล่าว กทม.ได้ให้ กทม. ใช้พื้นที่ก่อสร้างถนนเป็นทางลัดตั้งแต่ ปี 2535 เป็นต้นมา แต่ขณะนี้ กทม.มีโครงการก่อสร้างทางด่วนสาย พระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กทม.จึงให้ กทม.ส่งมอบ พื้นที่คืนภายในปี 2560 ตนจึงมอบหมายให้สำนักงานเขตจอมทอง เขต ราษฎร์บูรณะ และสำนักการโยธาจัดทำแผนรองรับหลังการคืนพื้นที่ ทั้งนี้ นอกจากถนนทางลัดดังกล่าว ยังมีพื้นที่อื่นๆ อาทิ สวนสาธารณะ ใต้สะพานพระราม 9 เขตบางคอแหลม กทม.ขอให้ กทม.ส่งมอบพื้นที่ ประมาณ 2 ไร่ ซึ่งเป็นที่ตั้งสถานีดับเพลิงย่อยบางโพธิ์บางสถานีดับเพลิง ย่อยประชาอุทิศ และสถานีเฝ้าระวังคุณภาพน้ำ.



ปิดซ่อมช่องเก็บเงิน ทางพิเศษกาญจนา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
แจ้งว่า กทพ.จะดำเนินการปรับปรุงพื้นผิว
จราจรคอนกรีต บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
บางเมือง 4 ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-
สุขสวัสดิ์) จึงมีความจำเป็นต้องปิดช่องเก็บ
ค่าผ่านทางฯด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางเมือง
4 ช่องทางที่ 2 ตั้งแต่เวลา 22.00 น. ของคืน
วันที่ 26 มิถุนายน 2560 ซึ่งหลังจากปรับปรุง
พื้นผิวจราจรในช่องทางที่ 2 แล้วเสร็จ ก็จะกลับ
เปิดช่องทางที่ 1 ต่อไป ทั้งนี้การปรับปรุงพื้นผิว
จราจรทั้ง 2 ช่องทางจะแล้วเสร็จไม่เกินวันที่
10 กรกฎาคม 2560 ทั้งนี้ ได้มีการติดตั้ง
Barrier กันโดยรอบเป็นพื้นที่ก่อสร้างชั่วคราว
พร้อมทั้งติดตั้งไฟสัญญาณต่างๆ ป้ายประชา-
ลัมพันธ์การปิดการจราจรพร้อมป้ายเตือน
และไฟวิบวาบเพื่อให้สัญญาณแก่ผู้ใช้ทางทราบ.



สำหรับปี 2560 คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ได้มีมติปลดระวางรถโดยสารเก่า 110 คัน แบ่งเป็นรถโดยสารปรับอากาศสายยูโร ยี่ห้อแคว 13 คัน, รถโดยสารปรับอากาศสายยูโร ยี่ห้อแมน 25 คัน, รถโดยสารปรับอากาศสายยูโร ยี่ห้อเบนซ์ 8 คัน, รถโดยสารปรับอากาศครีม-น้ำเงิน 45 คัน, รถโดยสารธรรมดา

ว่าแต่ว่ารถเก่าก็โตะไปแล้ว รถมใหม่เมื่อไหร่จะมาชะที่
ตะกรับ เอ้อออออ.

ផ្ទៃក្រឡា



บรรจบงบ61-ไฮสปีด1.8แสนล. คลังฯเร่งแผนกู้

แหล่งทุนทั้งใน-นอกปท. 9องค์กรยางร้องศาลปกครอง ชะลอ‘พรก.แรงงานใหม่’ ‘หอค้า’ห่วงปรับตัวไม่ทัน

รองประธาน ส.อ.ท.ถามรัฐบาล
ออก พ.ร.ก.แรงงานต่างด้าว
บังคับเข้มเอาใจใคร เครือ
ข่าย 9 องค์กรสวนยางยื่น
ศาลปกครอง ขอสั่งคุ้มครอง
ชั่วคราว ชะลอบังคับใช้
กฎหมาย พวโรงรมยางราย
ย่อยแห่ปิดตัว

(อ่านต่อหน้า 9)

ต่อจากหน้า 1

แผนกู้

‘สมคิด’จี56รสก.ร่วมแผนชาติ20ปี

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน ที่โรงแรมรามารการเดินส์ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สัมมนาแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ โดยมีผู้บริหารและคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทั้ง 56 แห่งเข้าร่วม โดยนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี กล่าวถึงแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ว่า ต้องการให้รัฐวิสาหกิจจัดทำแผนให้สอดคล้องกับแผน

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เนื่องจากรัฐวิสาหกิจถือเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนประเทศ โดยในไตรมาส 1 ที่ผ่านมา รัฐวิสาหกิจเร่งเบิกจ่ายเงินลงทุนเติบโตถึง 17% จากในอดีตเบิกจ่ายไม่ถึง 1% ซึ่งการเบิกจ่ายที่ขยายตัวจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทยทำให้ไตรมาส 1 ปีนี้เศรษฐกิจขยายตัวได้ถึง 3.3%

นายสมคิดกล่าวว่า รัฐวิสาหกิจไทยมีขนาดใหญ่มาก มีมูลค่าทรัพย์สินถึง 14 ล้านล้านบาท ทำรายได้ 5 ล้านล้านบาทต่อปี มีรายจ่าย 4.7 ล้านล้านบาท และนำส่งเงินเข้าคลังถึงปีละกว่า 1 แสนล้านบาท ดังนั้นการเดินหน้าของรัฐวิสาหกิจในระยะต่อไป ถือว่ามีความสำคัญมาก

เน้นภารกิจดูแลประชาชน

นายสมคิดกล่าวว่า ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มี 5 เรื่องสำคัญ คือ สร้างความมั่นคงของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดความเหลื่อมล้ำ เร่งพัฒนาบุคลากร โดยแต่ละองค์กรจะต้องมีเป้าหมายเพื่อนำไปสู่อนาคต เช่น บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. จะต้องเร่งสร้างทำอากาศยานไปเชื่อมในแต่ละภูมิภาค ขณะที่ธนาคารของรัฐ เช่น ธนาคารออมสิน ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย หรือเอสเอ็มอีแบงก์ ธนาคารเพื่อ

การเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) ต้องเข้าไปช่วยเหลือเงินทุนกลุ่มเอสเอ็มอี รวมถึงต้องการให้รัฐวิสาหกิจทั้ง 56 แห่งจัดสรรพื้นที่ขายสินค้าสำหรับผู้มีรายได้น้อย เพื่อช่วยเหลือกลุ่มคนเหล่านี้มีรายได้มากขึ้น

ส่วนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ต้องไปร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในต่างจังหวัด รัฐวิสาหกิจต้องเป็นตัวเร่งสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้าน โดยเฉพาะการค้าขาย เพื่อให้เศรษฐกิจหมุนเวียน

แนะทางเลือกแหล่งทุน

นายสมคิดกล่าวว่า ในด้านการลงทุน ขณะนี้งบประมาณมีหลายด้าน ทั้งเงินกู้ เงินให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พีพีพี) เงินงบประมาณ และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ : ทีเอฟเอฟ) ดังนั้น ไม่อยากให้รัฐวิสาหกิจคิดแต่เพียงว่ารัฐบาลต้องกู้ให้ แต่สามารถระดมทุนได้หลากหลายรูปแบบ เช่น ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์

นายสมคิดกล่าวว่า นอกจากนี้ ในการขับเคลื่อนรัฐวิสาหกิจต้องการให้นักถึงการก้าวหน้าสู่ไทยแลนด์ 4.0 นำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินงาน โดยได้บอกให้ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด ไปแล้วว่าโครงการอินเทอร์เน็ตหมู่บ้านจะต้องไม่เลื่อนเวลา โดยปีนี้จะต้องเดินหน้าให้ได้ 24,000 หมู่บ้าน และปีหน้าอีก 20,000 หมู่บ้าน

ด้านนายอภิศักดิ์ ดันติวรรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวว่า รัฐวิสาหกิจ

ได้ร่วมวางแผนยุทธศาสตร์ระยะสั้นและระยะยาวทุกปี ในครั้งนี้ได้กำหนดในรัฐธรรมนูญว่า ให้



คมนาคมยันเริ่มถ่ายทอดรถไฟไทย-จีน

โพสต์ทูเดย์ - คมนาคมยันส่งบุคลากรอบรม 80 คน ถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟไทย-จีนแล้ว คาดเริ่มก่อสร้างเดือน ก.ย.นี้

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยว่า โครงการรถไฟไทย-จีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (เอ็มโอยู) ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งแต่ปี 2557 ซึ่งที่ผ่านมาได้ประชุมหารืออย่างต่อเนื่อง และทั้งสองฝ่ายให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรม ซึ่งที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมได้ส่งบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไปฝึกอบรมที่ประเทศจีนแล้วจำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 40 คน รวมจำนวน 80 คน

นอกจากนี้ ทางกระทรวงพาณิชย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน ยังได้เสนอหลักสูตรฝึกอบรมเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงให้แก่บุคลากรไทยแบบให้เปล่า เพื่อให้บุคลากรไทยมีองค์ความรู้ด้านระบบรถไฟความเร็วสูง โดยตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา ได้ดำเนินการไปแล้วจำนวน 170 คน ล่าสุดได้จัดฝึกอบรมในหัวข้อ 2017 Sem-

inar on Railway for Thai Lecture ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาคัดเลือกผู้แทนไทยจากมหาวิทยาลัยต่างๆ สถาบันการศึกษา หน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านระบบรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ารับการฝึกอบรมจำนวน 25 คน ระหว่างวันที่ 17 มิ.ย.-6 ก.ค. 2560 ที่มหาวิทยาลัยเป่ย์จิง เจียวทง (Beijing Jiaotong) กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน

นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ความคืบหน้าโครงการรถไฟไทย-จีน ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) อยู่ระหว่างการพิจารณารายละเอียดของโครงการก่อนส่งเรื่องกลับมาที่กระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการ เพื่อเริ่มขั้นตอนประกวดราคาหาผู้รับเหมาเข้ามาก่อสร้างต่อไป

ทั้งนี้ ในการประชุม ครม. วันที่ 27 มิ.ย.นี้ กระทรวงคมนาคมจะไม่มีการเสนอรายละเอียดอะไรเพิ่มเติมให้ ครม.พิจารณา เพราะต้องรอผลการพิจารณาจากสภาพัฒน์เสียก่อน ซึ่งก่อนหน้านี้สภาพัฒน์ได้แจ้งว่าจะจัดประชุมบอร์ดในช่วงปลายเดือน มิ.ย. หรือภายในสัปดาห์นี้

ด้านแหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า ในวันที่ 29 มิ.ย.นี้ สภาพัฒน์จะประชุมบอร์ดเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา หากอนุมัติโครงการได้แล้วจะเร่งเสนอ ครม. เพื่อเริ่มก่อสร้างตอนที่ 1 จากสถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้คือเดือน ก.ย.นี้ โดยทั้งสองฝ่ายต้องทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบทั้งในส่วนสัญญาการออกแบบรายละเอียด สัญญาการควบคุมงานก่อสร้าง และสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ■



รฟ.ไทย-จีนกู้1.7แสนล.

นายอภิศักดิ์ ดันดิรวงศ์ รมว.คลัง เปิดเผยว่า คลังพร้อมกู้เงินเพื่อใช้โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ไม่ได้มีปัญหา ซึ่งกระทรวงคมนาคมยังไม่ได้เสนอรายละเอียดโครงการ รวมทั้งแผนการกู้เงินมาให้พิจารณาว่า ต้องการใช้น้ำเงินเท่าใด การกู้เงินไม่ใช่ปัญหา กู้ได้ทั้งในประเทศ ต่างประเทศ รวมถึงกู้จากจีนก็ได้หากมีข้อเสนอที่ดี มีเงินลงทุน 1.7 แสนล้านบาท คลังได้บรรจุแผนการกู้เงินเต็มจำนวนไว้แล้ว ปีงบประมาณ 2561 ซึ่งสามารถทำได้ทันที

ส่วนกรณีที่เอกชนที่ยังไม่ยอมลงทุนในประเทศเป็นเรื่องที่น่าเห็นใจ เพราะต้องพิจารณาหลายปัจจัย แม้ว่าจะมีมาตรการทางภาษีหักลดหย่อนได้ 1.5 เท่า จากการลงทุนในปีนี้ แต่กฎหมายก็ยังติดปัญหาอยู่ที่คณะกรรมการกฤษฎีกา รัฐบาลได้เร่งดึงดูดเอกชนให้ลงทุนในประเทศมากขึ้น ส่งเสริมให้ลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 อุตสาหกรรม (นิวเอสเคิร์ฟ)

การลงทุนในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) มีนักลงทุนต่างประเทศสนใจมาลงทุนจำนวนมาก ซึ่งจะดึงดูดนักลงทุนในประเทศตามมาในที่สุด



แจกรายละเอียดรถไฟฟ้าเร็วสูงไทย-จีน

คมนาคมแจกยิรรถไฟฟ้าไทย-จีน ยัน 6 ข้อเสนอเจรจาจีน ย้ำชัดต้องเป็นของไทย

วันก่อน คุณอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดแถลงข่าวเรื่อง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ว่าขอขึ้นขันว่าตลอด 2 ปีที่ดำเนินโครงการดังกล่าว กระทรวงคมนาคมทำงานด้วยความรอบคอบ และก่อนที่จะใช้มาตรา 44 เพื่อเร่งรัด ก็ได้รายงานความคืบหน้าให้คณะรัฐมนตรีทราบโดยตลอดว่า คิดปัญหาเรื่องใดบ้างที่ต้องปลดล็อก ไม่ใช่เพียงรายงานเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาแล้วออกคำสั่ง อย่างไรก็ตามไม่อยากให้ทุกคนกังวล เพราะก่อนลงนามความร่วมมือกับจีนเมื่อปี 2557 ได้เจรจาชัดเจน 6 เรื่องประกอบด้วย

1.สิทธิสองข้างทางรถไฟต้องเป็นของไทย ไม่ได้ยกให้จีน ไม่ว่าจะในรูปแบบใดก็ตาม 2.สิทธิในการพัฒนาสถานีรถไฟเป็นของไทย 3.การก่อสร้างต้องเป็นผู้รับเหมาไทย 4.การใช้วัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ ต้องใช้วัสดุภายในประเทศให้มากที่สุด หรือเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์ 5.ต้องใช้แรงงานไทย ยกเว้นวิศวกร และสถาปนิก และ 6.การเดินรถในวันแรกที่เปิดให้บริการ พนักงานขับรถต้องเป็นของไทย แต่อาจมีคนจีนประกอบด้วย ซึ่งทางจีนก็ยอมรับทั้งหมด

คุณอาคม กล่าวต่อว่า ในวันที่ 29 มิถุนายน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะนัดประชุมบอร์ดเพื่อพิจารณาอนุมัติ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เฟสที่ 1 เส้นทางกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 179,412 ล้านบาท หากได้รับความเห็นชอบกระทรวงคมนาคมจะนำเรื่องเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการได้ในเดือนกรกฎาคมซึ่งล่าช้ากว่าเป้าหมายเดิมที่จะเสนอในเดือนมิถุนายน คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในเดือนกันยายน

สำหรับโครงการดังกล่าวจะก่อสร้างเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ-สิ้นสุดหนองคาย รวมระยะทาง 603 กิโลเมตร โดยจะแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ระยะทาง 250 กิโลเมตร และระยะที่ 2 นครราชสีมาถึงหนองคาย อีก 350 กิโลเมตร ขึ้นขันว่าเป็นโครงการที่มีประโยชน์กับไทย เนื่องจากปัจจุบันจีนเป็นคู่ค้าอันดับที่ 1 ของไทย โดยไทยส่งออกสินค้าไปยังจีนคิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 20 เปอร์เซ็นต์ หากเชื่อมต่อการเดินทางก็จะช่วยสนับสนุนทั้งการส่งออกและวัตถุดิบ สินค้า รวมไปถึงการท่องเที่ยวระหว่างกันให้เพิ่มมากขึ้นด้วย

มีต่ออีกครึ่ง.



กู้วงดแรก 1.7 พันล. ค่าปรึกษา-ออกแบบ แผนรถไฟไทย-จีน

คลังฯ ครม.อนุมัติแผนบริหารหนี้สาธารณะ
ตั้งบ 1.7 พันล้าน ใช้เป็นค่าที่ปรึกษา-ออกแบบ
ช่วงแรก รถไฟไทย-จีน พร้อมปรับแผนก่อนหน้า
1.1 หมื่นล้านบาท ส่งผลสัดส่วนหนี้สาธารณะ
เหลือ 42.8%

แหล่งข่าวจากทำเนียบรัฐบาลเปิดเผยว่า
ในการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในวันที่
27 มิ.ย.นี้กระทรวงการคลังจะเสนอขอความ
เห็นชอบจาก ครม.ในการปรับปรุงแผนการ
บริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ
2560 ครั้งที่ 2 โดยมีการปรับวงเงินสุทธิลดลง
11,176.78 ล้านบาท จากเดิม 1.599 ล้านล้านบาท
เป็น 1.589 ล้านล้านบาท รวมทั้งปรับปรุงแผน
การบริหารหนี้ของรัฐบาลที่ไม่ต้องขออนุมัติ
ครม.ภายใต้กรอบแผนที่มียกเงินปรับลดลง
400 ล้านบาท จากเดิม 1.50 แสนล้านบาท
เป็น 1.49 แสนล้านบาท

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

กู้วงดแรก

ทั้งนี้การปรับลดวงเงินตามกรอบแผนการ
บริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ
2560 ครั้งนี้ ทำให้ระดับหนี้สาธารณะต่อ
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (จีดีพี)
ลดลงจากเดิมที่อยู่ในระดับ 44.5% มาอยู่
ที่ระดับ 42.8% ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความ
ยั่งยืนทางการคลังและระเบียบว่าด้วยการ
บริหารหนี้สาธารณะ 2549

อย่างไรก็ตาม สำนักงานเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรีได้ตั้งข้อสังเกตว่าสาเหตุ
ของการปรับลดวงเงินของแผนฯในครั้ง
นี้ส่วนใหญ่เกิดจากความล่าช้าในการดำเนิน
แผนงาน โครงการของหน่วยงานต่างๆ
ที่ไม่เป็นไปตามกำหนดไว้

ดังนั้นจึงเห็นควรให้กระทรวงเจ้าสังกัด
และรัฐบาลกิจเร่งรัดการดำเนินแผนงาน
และโครงการต่างๆ ให้เป็นไปตามระยะเวลา
ที่กำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อให้สามารถ

เบิกจ่ายเงินได้ตามแผนที่สอดคล้องกับ
นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการเร่งรัดการ
เบิกจ่ายงบลงทุนเพื่อขับเคลื่อนการลงทุน
ภายในประเทศ

นอกจากนั้น ในการปรับปรุงแผนฯใน
ครั้งนี้มีการบรรจุเงินกู้สำหรับโครงการ
ความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานทางรถไฟระหว่างไทย-จีน ช่วง
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา จำนวน 1,746.66
ล้านบาท เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายในการดำเนิน
โครงการ เช่น จ้างออกแบบรายละเอียดงาน
โยธาและค่าที่ปรึกษาควบคุมงาน ก่อสร้าง
โยธาของฝ่ายจีน

แต่โครงการดังกล่าวยังไม่ได้ผ่านการ
พิจารณาของคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.)และคณะ
รัฐมนตรี (ครม.) จึงเห็นควรให้กระทรวง
คมนาคม โดย รฟท.เร่งรัดการเสนอโครงการ
ต่อบอร์ด สศช.และครม.ตามขั้นตอนโดย
เร็วต่อไป

สำหรับรายละเอียดของการปรับลดการ
ก่อหนี้ใหม่ที่ปรับลดลงสุทธิ 11,176.78 ล้าน
บาท โดยมีรายละเอียด คือ 1.ปรับลดการก่อ
หนี้ใหม่ของรัฐบาล ปรับลดลง 3,269.6 ล้าน
บาท เนื่องจากการกู้เงินโดยตรงของรัฐบาล
มีการปรับลดลงในรายการต่างๆได้แก่ การกู้
เงินเพื่อนำส่งเข้ากองทุนส่งเสริมการประกัน
ภัยพิบัติ,โครงการกู้เงินเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ
และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีการปรับลดลง
รวมทั้งการปรับลดขนาดโครงการเงินกู้
เพื่อการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการ
ทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะ
เร่งด่วนตามมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ 2
ที่มีการปรับลดวงเงินลงเนื่องจากการ
ดำเนินงานของหน่วยงานไม่เป็นไปตาม
แผนงาน ส่งผลให้การเบิกจ่ายให้กู้ล่าช้า

2.รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อโดยปรับเพิ่มเงิน
กู้ในประเทศของการรถไฟแห่งประเทศไทย
(ร.ฟ.ท.) วงเงิน 4,072.24 ล้านบาท โดยมี
โครงการต่างๆได้แก่ การก่อสร้างทางคู่ในเส้น
ทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วง
จะเข้-ทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อม
ทางคู่เสียงเมือง (Chord Line) จำนวน 3
แห่ง,งานปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย
ต่อการเดินรถเนื่องจากอยู่ระหว่างการปรับ
ลดเนื้อหาของค่าปรับกรณีส่งงานล่าช้า

โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟระหว่างไทย-
จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร-ระยอง ซึ่งปรับเพิ่ม
ขึ้น 1,746.66 ล้านบาทเพื่อรองรับค่าจ้าง
ออกแบบรายละเอียดงานโยธา และค่าที่
ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโยธาสัญญาที่
1 ช่วงที่ 1 สถานีรถไฟกลางดง-ปางอโศก
และช่วงที่ 2 สถานีรถไฟสีคิ้ว-กุดจิก ซึ่งที่
ประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือ
ด้านรถไฟไทย-จีน ครั้งที่ 18 ได้เห็นความ
เห็นชอบแผนการดำเนินงานร่วมกันแล้ว
ปรับลดก่อหนี้รัฐวิสาหกิจ 7.9 พันล้าน

แหล่งข่าวกล่าวว่าการปรับลดการก่อ
หนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจลง 7,907.18 ล้าน
บาท ประกอบไปด้วย การปรับลดเงินกู้
เพื่อลงทุน ปรับลดประมาณ 9,200 ล้าน
บาท โดยปรับลดในหน่วยงานการเคหะแห่ง
ชาติ 3,200 ล้านบาท การไฟฟ้านครหลวง
(กฟน.) 4,400 ล้านบาท การไฟฟ้าส่วน
ภูมิภาค (กฟภ.) 700 ล้านบาท และการ
รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) 984 ล้าน
บาท และปรับเพิ่มเงินกู้เพื่อดำเนินการ
ทั่วไปและอื่นๆเพิ่มขึ้น 1,377.20 ล้านบาท
ประกอบด้วยการปรับลดก่อหนี้ในส่วน
ของ กฟน. 400 ล้านบาท และปรับเพิ่มการ
ก่อหนี้ ขสมก. 1,777.20 ล้านบาท

ขณะที่การปรับลดแผนการบริหารหนี้
ของรัฐบาลที่ไม่ต้องขออนุมัติจาก ครม.
400 ล้านบาท เพื่อเป็นการปรับลดเงินกู้
ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ
Credit Line ของการประปาส่วนภูมิภาค
(กปภ.) กฟภ. บริษัทธนารักษ์พัฒนา
สินทรัพย์ บริษัท อสมท.จำกัด (มหาชน)
และองค์การนาฬิกากรรม

คลังพร้อมกู้เงินสร้างรถไฟไทย-จีน

นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงการคลังกล่าวว่ากระทรวง
การคลังพร้อมที่จะกู้เงิน เพื่อใช้ดำเนิน
โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน
โดยได้บรรจุแผนเงินกู้เงินดังกล่าวไว้แล้ว
ในปีงบประมาณ 2561ซึ่งเดิมจำนวนที่ 1.7
แสนล้านบาท

นายอภิศักดิ์ กล่าวว่า การกู้เงินต้องดู
ตามความต้องการใช้เงิน สามารถกู้เงินได้
ทั้งในประเทศและต่างประเทศ หรือถ้าเงิน
เสนอเงินกู้ต้นทุนถูกก็กู้เงินก็ได้ ตอนนี้งาน
กู้เงินยังไม่ใช่วิชา สามารถกู้ได้ทันที หาก
กระทรวงคมนาคมต้องการใช้เงิน แต่ขณะ



“คมนาคม” สปีดประมูลครึ่งปีหลัง

● อีก 12 โครงการ วงเงิน 6.47 แสนล้านบาท

“คมนาคม” สปีดประมูลครึ่งปีหลังอีก 12 โครงการ วงเงินกว่า 6.47 แสนล้านบาท เริ่ม
ลุยรถไฟฟ้าสีม่วงใต้ 1.31 แสนล้านบาท ชง ครม.เดือนหน้า

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัด
กระทรวงคมนาคม (โครงสร้างพื้นฐาน) เปิด
เผยว่า วานนี้ (26 มิ.ย.) ได้เรียกประชุม
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อติดตามความคืบ
หน้าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่บรรจุอยู่ใน
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่ง
ด่วน (Action Plan) ปี 2559 และ 2560
ซึ่งในช่วงครึ่งปีหลังนี้ กระทรวงคมนาคม
ยังมีโครงการที่จะเปิดประกวดราคาอีก 12
โครงการ วงเงินรวมประมาณ 6.47 แสน
ล้านบาท ประกอบด้วย 1.โครงการก่อสร้าง
รถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ
วงเงิน 131,004.30 ล้านบาท คาดว่าจะเสนอ
ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ในเดือน
กรกฎาคมนี้ 2.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสาย
สีส้ม (ตะวันตก) ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม
แห่งประเทศไทย วงเงิน 85,288.54 ล้าน
บาท อยู่ระหว่างขอความเห็นจากหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอ ครม.

3.โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายพระ-
ราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก
กรุงเทพมหานคร (กทม.) ด้านตะวันตก
ระยะทาง 16.92 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน
30,437 ล้านบาท ได้รับการอนุมัติโครงการจาก
ครม.แล้ว และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) อยู่ระหว่างจัดทำแผนประกวดราคา
ให้สอดคล้องกับเวลาที่ทำการระดมทุนผ่าน

กองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศ
ไทย (Thailand Future Fund : TFF)

4.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม
รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต
วงเงิน 7,500 ล้านบาท อยู่ระหว่างขอ
ความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอ
ครม. 5.โครงการจัดหารถโดยสารที่ใช้พลังงาน
ไฟฟ้า (EV) จำนวน 200 คัน วงเงิน 3,000
ล้านบาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(ขสมก.) คาดว่าจะเปิดประกวดราคาได้ใน
เดือนสิงหาคมนี้

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคูเพส 2
จำนวน 8 เส้นทาง วงเงินรวม 390,435.45
ล้านบาท คือ 1.ทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย
วงเงิน 56,066.25 ล้านบาท 2.ทางคู่ช่วงชุม
ทางถนนจิระ-อุบลราชธานี วงเงิน 35,839.74
ล้านบาท 3.ทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย
วงเงิน 26,065.75 ล้านบาท 4.ทางคู่ช่วงชุมพร-
สุราษฎร์ธานี วงเงิน 23,384.91 ล้านบาท

5.ทางคู่ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-
สงขลา วงเงิน 51,823.83 ล้านบาท 6.ทางคู่
ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ วงเงิน 59,924.24
ล้านบาท 7.ช่วงบ้านไผ่-นครพนม วงเงิน
60,351.91 ล้านบาท และ 8.ช่วงเด่นชัย-
เชียงราย-เชียงของ วงเงิน 76,978.82 ล้านบาท
โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร (สนข.) จะนำส่งรายละเอียดตามย้ง

กระทรวงคมนาคมภายในเดือนกรกฎาคม-
สิงหาคมนี้ เพื่อขอความเห็นจากหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องก่อนนำส่ง ครม.

นอกจากนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย
จำกัด (มหาชน) หรือ AOT ได้รายงานให้
ทราบว่าจะเร่งรัดการประกวดราคางานจัด
ซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ
(APM) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงิน
2,894,959,247.20 บาท เป็นรอบที่ 3 โดย
จะเปิดให้ยื่นข้อเสนอได้ภายในเดือนสิงหาคม
นี้ และจะเปิดประกวดราคางานระบบลำเลียง
กระเป๋าสัมภาระท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง
จะได้ตัวผู้รับงานภายในเดือนกันยายน 2560
ขณะที่ล่าสุดกำหนดการแล้วเสร็จของแผน
พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส 2 ยัง
คงเป็นปลายปี 2562 ■



'บุญคลัง' สวมก๊บลับคนណาคน

• งบรถไฟไทย-จีนไร้ปัญหา / 'สมคิด' สั่ง รสก. เร่งลงทุน

รมว.คลังยืนยันเงินกู้โครงการรถไฟไทย-จีน 1.7 แสนล้านไม่มีปัญหา เตรียมวงเงินไว้แล้วในปี 61 ขึ้นอยู่กับคมนาคนจะใช้ทันหรือเปล่า ด้าน "สมคิด" สั่งรัฐวิสาหกิจเดินหน้าลงทุนต่อเนื่อง AOT เร่งขยายสนามบินไปภูมิภาค

นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวถึงกรณีที่มีรัฐมนตรีคมนาคนกล่าวว่า รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ไม่สามารถเข้าคณะรัฐมนตรี หรือ ครม.ได้ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องการเงินของกระทรวงการคลัง นั้นยืนยันว่าไม่ได้ติดปัญหาที่คลังแน่นอน เพราะกระทรวงการคลังได้วางงบประมาณกู้เงินของปีงบประมาณ 2561 ไว้เรียบร้อยแล้ว ตามวงเงินที่จะต้องใช้งบทั้งหมด 1.7 แสนล้านบาท แต่จะใช้ทั้งหมดหรือไม่ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงของกระทรวงคมนาคน

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เปิดเผยในการสัมมนาแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจว่า รัฐวิสาหกิจถือเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนประเทศ โดยในไตรมาส 1/2560 ที่ผ่านมา รัฐวิสาหกิจเร่งเบิกจ่ายลงทุนเติบโตถึง 17% ส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ หรือ จีดีพี ไตรมาสแรกที่ผ่านมายกยตัวได้ 3.3%

ปัจจุบัน รัฐบาลได้เดินหน้าแผนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสร้างความมั่นคงของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดความเหลื่อมล้ำ เร่งพัฒนาบุคลากร โดยแต่ละองค์กรจะต้องมีเป้าหมายเพื่อนำไปสู่อนาคต เช่น บริษัท ทำ

อากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT จะต้องเร่งสร้างท่าอากาศยานไปเชื่อมในแต่ละภูมิภาค เนื่องจากด้านคมนาคนเป็นสิ่งสำคัญ ขณะนี้งบประมาณมีหลายด้าน ทั้งเงินกู้เงินให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ หรือ PPP เงินงบประมาณ และกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หรือ ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ ซึ่งยืนยันว่าจะขายให้กับประชาชนก่อนเปิดขายให้กับนักลงทุน

"ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ถือเป็นหนึ่งโครงการที่ทำให้ไม่ต้องรอนงบประมาณ วิธีนี้ทำให้เราประหยัดงบประมาณ หนี้สาธารณะต่อจีดีพีจะอยู่ตามมาตรฐานไม่เกิน 60%แน่นอน เพราะไม่ยักให้หวังกระทรวงการคลังช่วยตลอด ด้านอีอีซีถือเป็นตัวหลักที่เราพยายามขับเคลื่อน โดยจะเน้นการเพิ่มความคุ้มค่า การวิจัย นวัตกรรมพัฒนา ซึ่งตอนนี้ สหรัฐฯ ยุโรป ยืนยันว่าสนใจมาลงทุน แต่เราจะต้องเตรียมพร้อม ทั้งคน พลังงาน คมนาคน เป็นต้น" นายสมคิด กล่าว

นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาส ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ หรือ สคร. ได้รายงานในที่ประชุมว่า พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้สั่งการให้กระทรวงการคลัง สคร. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำ



อภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์

แผนแม่บทรัฐวิสาหกิจทั้ง 55 แห่ง เพื่อนำไปเป็นแผนงานปี 2560 และนำไปเป็นยุทธศาสตร์ดำเนินงานระยะสั้น 5 ปี

โดยให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี รวมถึงนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อพัฒนารัฐวิสาหกิจให้มั่นคงและยั่งยืนในระยะต่อไป ■



ข่าวสั้น

❑ รถไฟความเร็วสูงไม่ได้เอื้อจีน
พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี
ฝ่ายความมั่นคงและรมว.กลาโหม ให้สัมภาษณ์ถึง
กรณีที่มีการวิพากษ์วิจารณ์โครงการรถไฟความเร็วสูง
ไทย-จีน ว่าให้สิทธิประโยชน์กับทางประเทศจีน
มากเกินไปว่า ไม่ใช่เช่นนั้น เพราะทางกระทรวง
คมนาคมได้ดำเนินการทุกอย่างเรียบร้อยแล้ว
โดยพิจารณาว่าสิ่งใดเหมาะสมและไม่เหมาะสม
ดังนั้นไม่ต้องเป็นห่วงว่าจะเสียเปรียบ อย่างไรก็ตาม
ยืนยันว่าโครงการนี้ไม่มีการได้เปรียบหรือ
เสียเปรียบอย่างแน่นอน



ลุ่มบอรัค สศช.เคาะรถไฟไทย-จีน

สนข.ร่ายยาวถ่ายถอดเทคโนโลยี

นายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการรถไฟไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 179,000 ล้านบาท ว่า ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อยู่ระหว่างการพิจารณา รายละเอียดของโครงการตามขั้นตอน หากพิจารณาแล้วเสร็จก็จะส่งเรื่องกลับมาให้กระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติต่อไป

ด้านนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวชี้แจงเกี่ยวกับการถ่ายถอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงให้กับไทยว่า โครงการรถไฟไทย-จีน ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (เอ็มโอยู) ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลจีน เมื่อปี 57 เพื่อดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งการถ่ายถอดเทคโนโลยีและฝึกอบรมนั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ ตั้งแต่การออกแบบ การควบคุมงานก่อสร้าง และงานระบบราง ระบบ ไฟฟ้าและเครื่องกล ซึ่งทั้ง 2 ฝ่าย จะต้องทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ

ทั้งนี้ ที่ผ่านมากกระทรวงคมนาคมได้มีการประชุมหารือร่วมกันมาอย่างต่อเนื่อง โดยสาระสำคัญ ในลำดับแรก คือ การถ่ายถอดเทคโนโลยีและฝึกอบรม ซึ่งที่ผ่านมาได้ดำเนินการไปแล้ว อาทิ การลงนามเอ็มโอยูร่วมกัน โดยฝ่ายจีนจะจัดฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนา ด้านระบบรถไฟความเร็วสูง ซึ่งที่ผ่านมากกระทรวงคมนาคมได้ส่งบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไปอบรมที่ประเทศจีนแล้ว 2 รุ่น รุ่นละ 40 วัน รวม 80 คน และในเร็ววันนี้จีนยังได้เสนอ หลักสูตรฝึกอบรมเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงให้แก่คนไทย เข้าร่วมฝึกอบรมเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง ที่มหาวิทยาลัยเป่ย์จิง เจียวทง ณ กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน โดยจีนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด ซึ่งนับตั้งแต่ปี 58 เป็นต้นมา ได้มีการอบรมบุคลากรไทยไปแล้วราว 170 คน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในวันที่ 29 มิ.ย.นี้ จะมีการประชุมบอรัค สศช. เพื่อพิจารณาโครงการรถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา หากอนุมัติบอรัค สศช.เห็นชอบ ทางกระทรวงคมนาคม จะเสนอ ครม.พิจารณาอนุมัติ ในเดือน ก.ค.60 นี้ หลังจากนั้นจะเริ่มขบวนการเปิดประมูลหาผู้รับเหมา และเริ่มก่อสร้างตอนที่ 1 จากสถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม.ในเดือน ก.ย.60 นี้.



รถไฟ...ความจริงอันบดบังมีได้!



ปัญหาความสับสนอลเวงเรื่องรถไฟทางคู่ไทย-จีน สับสนอลหม่านต่อเนื่องมายาวนานจนเลอะคุ่มเปื้อน และเมื่อคนทั้งหลายเห็นข่าวตามข่าวที่มีการพูดจากันจะเป็นการสร้างหายนะให้กับประเทศชาติอย่างใหญ่หลวง จึงมีการท้วงติงและนำความจริงเอามาเปิดเผยกันอย่างต่อเนื่องเกือบครึ่งเดือน

มีการแถลงข่าวหลายกระแส และมีการให้ข่าวในทำนองแก่เป็น “แหล่งข่าว” โดยไม่แสดงความรับผิดชอบใดๆ ก็หลายครั้งหลายหน จนยิ่งสับสนอลหม่าน

ยังมีการตั้งเรื่องให้ออกคำสั่งตามมาตรา 44 เพื่อแก้ไขปัญหาสารพัด ทั้งๆ ที่ไม่ควรจะมีปัญหาเช่นนั้นเลย ก็ยิ่งเชิญชวนคนทั้งปวงให้มาจับจ้องมองดู เพราะเรื่องแบบนี้มีกรณีที่เคยทำกับญี่ปุ่นมากมาย แต่ไม่เคยมีปัญหา แต่เมื่อมาเกิดปัญหาแบบไม่มีปัญหา จึงเท่ากับยิ่งก่อให้เกิดความสงสัยและนำความจริงเอามาเปิดเผยกันจนสิ้นกระแสความ

มาถึงวันนี้ความจริงปรากฏชัดเจนสู่สาธารณะ ทำให้ความสับสนวุ่นวายต่างๆ เจือจางหายไป และความจริงในเรื่องรถไฟก็กลายเป็นความจริงที่ไม่อาจบดบังได้อีกต่อไป

เหตุนี้จึงสมควรสรุปความจริงอันประจักษ์ชัดต่อสาธารณะมาเรียบเรียงโดยลำดับให้ได้เห็น และเข้าใจโดยทั่วถึงกันอีกครั้งหนึ่ง

ข้อแรก รัฐบาลโดยนายกรัฐมนตรีได้ยืนยันหลายครั้งว่าโครงการรถไฟไทย-จีน คือโครงการเชื่อมประเทศไทยเข้ากับเส้นทางรถไฟสายหลักของโลก ซึ่งเป็นเส้นทางสายใหม่ทางบกด้วย ดังนั้นฐานะของรถไฟสายนี้จึงเป็นรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศ ไม่ใช่รถไฟที่ทำขึ้นเพื่อใช้เฉพาะในประเทศ หรือเป็นรถไฟสายกุด สายเนา

ข้อสอง นายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา คือผู้นำ

ต่างประเทศชาติแรกที่ประกาศสนับสนุนเส้นทางสายใหม่ ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงผลประโยชน์เกือบทั่วโลก และได้มอบหมายให้กระทรวงการคลังสมัครเข้าเป็นสมาชิกผู้ก่อตั้งธนาคารโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย หรือ AIB ที่เป็นสถาบันการเงินระดับเดียวกับธนาคารโลก หรือธนาคารพัฒนาเอเชีย ซึ่งเป็นสถาบันที่สนับสนุนทางการเงินแก่โครงการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อเป็นแหล่งการเงินอีกแหล่งหนึ่งให้ประเทศไทย

ข้อสาม รัฐบาลไทยได้ตกลงกับรัฐบาลจีน ทำรถไฟทางคู่ ระบบรางมาตรฐาน กรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย และสระบุรี-มาบตาพุด ความเร็ว 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อเตรียมเชื่อมกับรถไฟทางคู่ ระบบรางมาตรฐาน กุหนิง-เวียงจันทน์ ของลาว ซึ่งจะเป็เส้นทางเชื่อมประเทศไทยเข้ากับเส้นทางสายใหม่ทางบกและทางทะเลที่สามารถขนส่งได้ทั้งคนโดยสารและสินค้า

ข้อสี่ ข้อตกลงของรัฐบาลสองประเทศได้นำเสนอต่อ สหช.ตามรัฐธรรมนูญ 2557 ที่บัญญัติให้ปฏิบัติตามรัฐธรรมนูญ 2550 ครบถ้วนสมบูรณ์ทุกประการ และรัฐบาลทั้งสองประเทศได้ลงนามข้อตกลงนี้ที่ประเทศไทยต่อหน้านายกรัฐมนตรีของทั้งสองประเทศ เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2558 หลังจากนั้น มีการตั้งคณะทำงานเพื่อเจรจายละเอียดในการดำเนินโครงการให้สำเร็จ

ข้อห้า รัฐบาล คสช. เมื่อครั้ง พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ตกลงรายละเอียดกำหนดเส้นทางชัดเจน โดยจะเริ่มก่อสร้างเฟสที่หนึ่งกรุงเทพฯ-โคราช และสระบุรี-มาบตาพุด ประมาณเดือนกันยายน 2559 และคาดหมายว่าจะแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2560 และเฟสที่สองจะลงมือก่อสร้างในระยะเวลาใกล้เคียงกันจากโคราช-หนองคาย และเตรียมการเจรจากับรัฐบาลลาว เพื่อเชื่อมรถไฟสายนี้จากหนองคาย-เวียงจันทน์ ซึ่งจะเป็ผลทำให้โครงการสำเร็จ สามารถเชื่อมโยงประเทศไทยกับเส้นทางสายใหม่ทั้งทางบกและทางทะเลอย่างสมบูรณ์

สำหรับเส้นทางสายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ ไปมาเลเซีย บรูไน และอินโดนีเซีย เป็นเรื่องที่รัฐบาลไทยจะเจรจากับรัฐบาลจีนอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งได้หารือเบื้องต้นกับรองนายกรัฐมนตรี เก้า สี ของจีนแล้ว

ข้อหก จะเป็นเวรกรรมของประเทศไทยหรือเพราะเหตุผลกลใด ไม่มีใครรู้ มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หลังจากนั้นการเจรจาก็ปรากฏข่าวคราวแปลกๆ เช่น



ทอท. ขับเคลื่อนแผนแม่บท เพิ่มศักยภาพสนามบิน รัชยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศระยะยาว 20 ปี อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนเศรษฐกิจก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ และส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่งโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่มุ่งเน้นพัฒนาประเทศไทยก้าวสู่ความ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ภายในปี 2579

ดังนั้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ตามที่ ทอท. ได้คาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ ในปี 2578 คาดว่าจะมีผู้โดยสารในภาพรวมประมาณ 271 ล้านคน และมีปริมาณเที่ยวบิน 1.52 ล้านเที่ยวบิน เพิ่มจากภาพรวมในปี 2559 ที่มีผู้โดยสารใช้บริการรวม 121.69 ล้านคน เที่ยวบินรวม 7.90 แสนเที่ยวบิน คณะกรรมการ ทอท. จึงมีมติเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง และเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางการดำเนินงาน เพื่อให้ ทอท. สามารถดำเนินงานตามแผนแม่บทได้อย่างต่อเนื่องในช่วง 20 ปี ข้างหน้านี้ (ปี 2559-2578)

ทั้งนี้ แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ประกอบด้วยแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร ได้สูงสุด ถึง 120 ล้านคนต่อปี ในปี 2573 แต่ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เพิ่มจาก 45 ล้านคน ต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อคนปี วงเงินลงทุน 6.25 หมื่นล้านบาท ซึ่ง ทอท. สามารถปรับลดราคาต่ำกว่ากรอบงบประมาณได้ 9.24 พันล้านบาท

ความคืบหน้าของโครงการปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2, ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยาน ประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และ ส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (ซึ่งเป็นงานโครงสร้างและงานระบบหลัก) งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ส่วนงานอื่น ๆ อยู่ระหว่างการประชุม อาทิ การจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) ภายในท่าอากาศยาน



งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2-4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบบย่อย)

แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ได้ดำเนินการพัฒนาระยะที่ 2 แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 เพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารได้เป็น 30 ล้านคนต่อปี และยังมีแผนพัฒนาระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถเดิมในการรองรับผู้โดยสารได้ 40 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะดำเนินการในปี 2560 - 2568 โดยจะมีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิม และก่อสร้างอาคาร Junction Building เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากเส้นทางรถไฟสายสีแดงสู่ท่าอากาศยาน และการก่อสร้างระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) เพื่อให้บริการภายใน ท่าอากาศยาน

แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งขณะนี้กำลังดำเนินโครงการ ในระยะที่ 1 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2560 และมีแผนจะพัฒนาต่อเนื่องในระยะที่ 2 และ 3 ซึ่งจะมีการขยายลานจอดอากาศยาน ขยายอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเมื่อดำเนินการเต็มรูปแบบ แล้วเสร็จในปี 2566 จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 25 ล้านคนต่อปี

แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามแผนจะพัฒนาระยะที่ 1 ช่วงปี 2560 - 2568 เพื่อให้รองรับผู้โดยสารได้ 18 ล้านคนต่อปี โดยจะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ขยายลานจอดอากาศยานภายในท่าอากาศยาน งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2 - 4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้าน ทิศใต้ (งานระบบย่อย)

แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่ ทอท. วางแผนการพัฒนาไว้ 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 2.55 ล้านคนต่อปี โดยจะพัฒนาให้สามารถรองรับได้เป็น 5.8 ล้านคนต่อปี ในปี 2567 ซึ่งจะมีการขยายลานจอดอากาศยาน การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ และเมื่อพัฒนาเต็มรูปแบบจะทำให้ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารได้ 10 ล้านคนต่อปี ในปี 2573

แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย แม้ปัจจุบันผู้โดยสารยังไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับ ทอท. ได้วางแผนการพัฒนาไว้แล้ว 3 ระยะ เพื่อขยายการรองรับผู้โดยสารได้ 3.7 ล้านคนต่อปีที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ปี 2578

ทอท. มุ่งมั่นพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพการให้บริการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและวางทิศทางการดำเนินงานภายใต้แนวคิด “รัฐพาณิชย์” ให้เกิดความสมดุลของการให้บริการภาครัฐที่รองรับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 และการสร้างรายได้เพื่อความเติบโตของ ทอท. อย่างยั่งยืน



WWW.AIRPORTTHAI.CO.TH



ปรับเงื่อนไขนักบินพาณิชย์

นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการกองการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ได้มีมติเห็นชอบเรื่อง การกำหนดคุณสมบัติในเรื่องสุขภาพของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่นักบินศิษย์การบิน โดยให้เปิดกว้างให้ผู้ที่ยื่นการบิน ไม่ต้องผ่านการทดสอบสุขภาพจิตตั้งแต่ปีแรก (คลาส วัน) แต่ให้มาทดสอบสุขภาพจิตการบินในช่วงเรียนจบ (คลาส ทุ) ก่อนสมัครเป็นนักบินได้ และได้มีมติแก้ไขการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินพาณิชย์เอก เรื่องการนำชั่วโมงการบินราชการมานับรวมเป็นความชำนาญในการขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินพาณิชย์เอก ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 89 ได้จากเดิมต้องมีชั่วโมงทำการบิน 1,500 ชั่วโมงเปลี่ยนเป็นต้องมีชั่วโมงบิน 1,500 ชั่วโมง และต้องมีชั่วโมงบินพาณิชย์อีก 200 ชั่วโมง

“ในสัปดาห์นี้ กพท.จะทำหนังสือไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) ว่าไทยพร้อมให้ไอเคโอเข้ามาตรวจด้านการกำกับความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (ยูแซฟ) แล้ว โดยคาดว่าจะวันที่ 11-21 ก.ค.นี้ จะมีเจ้าหน้าที่ของไอเคโอเข้ามาสุ่มตรวจที่สนามบินสุวรรณภูมิ 4 วันและสนามบินดอนเมือง 2 วัน ขณะที่ในเรื่องของการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยที่สนามบินสุวรรณภูมิ ได้มีการเตรียมพร้อมในทุกส่วนงานเช่นกัน”.



❖ คும்เข้มสร้างตึกเยอะกระทบการบิน

รายงานข่าวแจ้งว่า นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีหนังสือถึงผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (กทม.) ขอให้ชี้แจงการขออนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศใกล้เคียงสนามบินกับประชาชน เอกชน หรือหน่วยงานใด ๆ ก็ตามที่ขออนุญาตก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงสนามบินทั้ง 2 แห่ง คือ สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เนื่องจาก กพท.ตรวจสอบพบว่าการดำเนินการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณใกล้เคียงสนามบินเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยานจึงขอให้ กทม.แจ้งผู้อำนวยการเขตที่มีพื้นที่อยู่ในสนามบินทั้ง 2 แห่ง ตรวจสอบดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศจาก กพท.ก่อนเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศยานต่อไป.



กพท.รับไอเคโอตรวจสอบสนามบิน

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เปิดเผยถึงการเตรียมความพร้อมรับมือกรณีท้องฟ้าการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอเคโอ) จะเดินทางเข้ามาตรวจสอบมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (ยูแซฟ) ทำอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิระหว่างวันที่ 11-21 กรกฎาคมนี้ว่า ไอเคโอจะเข้ามาตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยสนามบินทั้ง 2 แห่ง แยกย่อยการตรวจออกเป็นประเด็น

ต่างๆ รวม 500 ข้อ โดยจะใช้เวลาตรวจสอบสนามบินสุวรรณภูมิรวม 4 วัน และสนามบินดอนเมืองรวม 2 วัน ซึ่งมั่นใจว่าไทยจะผ่านการตรวจสอบครั้งนี้ เนื่องจากได้เตรียมความพร้อมไว้แล้ว การตรวจสอบขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ไอเคโอ หากพิจารณาแล้วเห็นว่าทั้ง 2 สนามบินมีมาตรการควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสนามบินที่มีประสิทธิภาพก็คงไม่มีปัญหาอะไร แต่หากตรวจแล้วไม่มั่นใจประสิทธิภาพจนมีนัยสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินไทยก็จะสอบตก



จี'รับเหมา'ใบอนุญาตก่อสร้างในเส้นทางบิน

ไทยโพสต์ • “สำนักการโยธา” ร่อนหนังสือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งผู้รับเหมาขออนุญาต กพท.ก่อนก่อสร้างโครงการใกล้กับเส้นทางการบิน หลังพบมีสิ่งปลูกสร้างที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน ผู้สื่อข่าวรายงานว่า นายณพดล ฉายปัญญา ผู้อำนวยการกองควบคุมอาคาร สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้มีหนังสือเวียนลงวันที่ 23 มิ.ย.2560 ถึงผู้อำนวยการเขต เรื่องการชี้แจงการขออนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณใกล้เคียงสนามบิน โดยให้ทำการประชาสัมพันธ์ผู้ที่ขออนุญาตก่อสร้างภายในพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน ดำเนินการขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ก่อน เพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทั้งนี้ สืบเนื่องจากเมื่อวันที่ 18 พ.ค.2560 กพท.ได้มีหนังสือถึงผู้ว่าฯ กทม. ระบุข้อความตอนหนึ่งว่า ด้วย กพท.มีอำนาจในการกำกับ

ดูแลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือน ตรวจสอบว่ามีการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ บริเวณใกล้เคียงสนามบินจำนวนมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการบินของอากาศยาน โดยการดำเนินการดังกล่าวยังไม่ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 59 บัญญัติว่า “ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามมาตรา 58 ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่”

ดังนั้น กพท.จึงขอความอนุเคราะห์จาก กทม.แจ้งให้หน่วยงานในสังกัดทราบถึงกฎหมายดังกล่าว และช่วยประชาสัมพันธ์ผู้ที่ขออนุญาตก่อสร้างภายในพื้นที่ใกล้เคียงสนามบินเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศต่อไป.



(1) จีนเรียกร้องเอาที่ดินสองข้างทางรถไฟ ข้างละ 5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นทั้งทั้งหมด ทั้งนี้สถานทูตจีนได้แถลงปฏิเสธหลายครั้ง แต่ยังมีการปล่อยข่าวอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงทุกวันนี้

(2) จีนเอาเปรียบไทยทั้งเรื่องดอกเบี้ย ทั้งในเรื่องประการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกลายเป็นว่าในโลกนี้ที่มีการเจรจาเรื่องรถไฟกัน แม้กระทั่งประเทศลาวล้วนประสบความสำเร็จ การงานเดินหนาราบรีน มีแต่ไทยประเทศเดียวที่มีปัญหา และก่อให้เกิดความโกรธแค้นเกลียดชังระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ

ข้อเท็จจริง ในระหว่างนั้นมีการแถลงข่าวว่า เปลี่ยนโครงการเป็นโครงการร่วมลงทุนบ้าง แล้วก็เปลี่ยนมาเป็นประเทศไทยเป็นผู้ว่าจ้างเหมือนเดิมบ้าง โดยที่ไม่มีใครทราบว่คณะรัฐมนตรี หรือ สนช. ได้มีมติเห็นชอบให้แก้ไขโครงการเดิมเป็นตามที่แถลงข่าวหรือไม่

และที่จุดชนวนความสนใจมากที่สุดคือ การแถลงว่า โครงการรถไฟไทย-จีน เป็นรถไฟความเร็วสูง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะก่อสร้างระหว่างกรุงเทพฯ-โคราช โดยแบ่งเป็น 4 เฟส คือ เฟสแรก บ้านกลางดง-บ้านปางสีดา ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร เฟสที่สอง จากบ้านปางสีดา เข้ามาทางกรุงเทพฯประมาณ 11 กิโลเมตร เฟสที่สามต่อจากเฟสสองมาถึงกรุงเทพฯระยะทาง 100 กิโลเมตรเศษ และเฟสที่สี่ จากบ้านกลางดง ไปโคราช 100 กิโลเมตรเศษ งบประมาณ 176,000 ล้านบาท

ข้อแปร หลังจากข่าวดังกล่าวปรากฏขึ้น ก็มีการโต้แย้งกันแทบทุกมิติ เพราะนั้นไม่ใช่สิ่งที่รัฐบาลไทยตกลงกับรัฐบาลจีน ไม่ใช่ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ไม่ใช่ที่ สนช.อนุมัติและเห็นชอบ และเป็นเรื่องที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ โดยเฉพาะข้ออ้างต่างๆ ที่เป็นปัญหานั้น ถ้าทำตามข้อตกลงที่ สนช. อนุมัติก็จะไม่เข้ากรณีกฎหมายร่วมลงทุนระหว่างรัฐเอกชน หรือระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง หรือเกี่ยวกับปัญหาการทำงานของวิศวกร

ข้อเท็จจริง มีการนำข้อมูลมาเปิดเผยว่าแผนงานโครงการรถไฟไทยทั่วประเทศที่เคยประกาศในสมัยพล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง เป็นรัฐมนตรีถูกเปลี่ยนแปลงทั้งหมด เป็นการทำให้รถไฟความเร็วสูง ความเร็ว 120 กิโลเมตรทั่วประเทศ ด้วยวงเงินมหาศาลซึ่งจะแพงลิบลิ่วและจะขาดทุนระเนระนาด

ข้อสืบ หลังจากนายกรัฐมนตรียื่นยันดำเนินการโครงการรถไฟไทย-จีน ล่าสุด ก็ปรากฏข่าวต่อเนื่องหลายวงการว่า โครงการรถไฟไทย-จีน จะเป็นรถไฟรางกว้าง 1.435 เมตร แต่ที่ยังไม่ชัดเจนก็คือเป็นรถขบวนคนโดยสารอย่างเดียวหรือเป็นรถขบวนทั้งสินค้าและคนโดยสาร ซึ่งเป็นคนละระบบกัน

ที่สำคัญคือนายกรัฐมนตรีแถลงว่าเส้นทางสายนี้จะเชื่อมกับรถไฟของลาวที่เชื่อมกับจีนไปยุโรป ถ้าเป็นเช่นนั้น ก็ต้องเป็นรถไฟระบบเดียวกับที่ลาวตกลงกับรัฐบาลจีน คือรถไฟทางคู่ ความเร็ว 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นดังแผนการที่รัฐบาลได้ประกาศในสมัยพล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง

แม้กระนั้นก็ยังขาดความชัดเจนอยู่ตรงที่จะทำกันแค่ กรุงเทพฯ-โคราช เป็นรถไฟสายคู่ สายเก่า เหมือนแอร์พอร์ตลิงค์ หรือว่าจะดำเนินการรวดเร็วกรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย และสระบุรี-แหลมฉบัง-มาบตาพุด ซึ่งถ้าดำเนินการเช่นนี้ก็ต้องดำเนินการอีกสองเรื่อง

หนึ่ง การเจรจากับรัฐบาลลาวเพื่อเชื่อมต่อรถไฟไทย-จีน จากหนองคาย-เวียงจันทน์ ไม่ปล่อยให้ถูกดัดแปลงรถไฟสายสินค้าเงินที่บางซื่อ อีกแล้ว

สอง การยืนยันความตกลงไทย-จีน ตามข้อตกลงเดิมที่ทำไว้ และเริ่มลงมือดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จทันกับที่ประเทศลาวแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้ประเทศไทยตกหลังและเสียหายยับเยิน

สิ่งที่น่ากังวลก็คือคนบางกลุ่มบางพวกยังคิดว่าคนไทยโง่เขลาดังที่เคยหลอกลวงเมื่อ 60 ปีก่อน ว่า ประเทศจีนเป็นยักษ์ที่กำลังเขมือบโลก เพราะขณะนี้ก็ยังใช้กลวิธีเดิม เพียงแต่หลอกว่าจีนเป็นมังกรที่กำลังจะจายประเทศไทย!



นี้ยังไม่เห็นแผนการใช้เงินเพราะกระทรวง
คมนาคมยังไม่ได้เสนอมายังกระทรวงการ
คลัง จึงยังบอกไม่ได้ว่าจะกู้เต็มจำนวน 1.7
แสนล้านบาท

“สมคิด”ชี้ความคุ้มค่ามองภาพรวม

ด้านนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี กล่าวด้วยว่า หากมองถึงความ
คุ้มค่าในการลงทุน ก็คงไม่คุ้มค่าหากนับแค่
ค่าตัวรถ ซึ่งมีคนบอกว่าต้นทุนแพงถึง 1.7
แสนล้าน แต่อยากให้มองทางด้านเศรษฐกิจ
เพราะการมีรถไฟฟ้าถือเป็นการเชื่อมต่อ
เมือง ทำให้เกิดเมืองใหม่ จะไม่แค่กรุงเทพ
หรือเชียงใหม่ จะทำให้การท่องเที่ยวในต่าง
จังหวัดดีขึ้น และเกิดการพัฒนา 2 ข้างทางที่
รถไฟฟ้าผ่าน และที่ดิน 2 ข้างทางนั้นเป็นของ
ไทยเวนคืนมาไม่ได้ยกให้จีน ซึ่งความคุ้มค่า
คงไม่ได้มีแค่ค่าโดยสารรถไฟฟ้า ต้อง
มองในภาพรวม

“ประเทศไทยไม่ได้อยู่คนเดียว ไทย
เป็นหนึ่งในประเทศต่างๆ เดิมทีรถไฟไทย
จีน ก็แค่รถไฟไทยกับจีน แต่ถ้ามองว่า
จีนมีการขยายขอบเขตการค้าการลงทุน
ไปยังหลายประเทศทั่วโลก ทั้งแอฟริกา
ละตินอเมริกา และไทยเป็นหนึ่งในประเทศ
ซีแอลเอ็มวี ไทยอยู่ตรงกลางของอาเซียน
เป็นศูนย์กลาง ดังนั้น สามารถเชื่อมรถไฟ
หลายๆ ประเทศทั้งมาเลเซียและจีน ถือเป็น
การวางแผนประเทศ ต้องคิดแบบนี้ ถ้าใคร
วิสัยทัศน์สั้น อย่ามาบริหารประเทศ”

นายสมคิด กล่าวต่อว่า การลงทุน
ดังกล่าวนั้น ไทยจ้างจีนแ่่งงานระบบ ส่วน
งานไฟฟ้าที่เหลือเป็นการจ้างคนไทยทั้งหมด
ที่ต้องเกิดในรัฐบาลชุดนี้ เพราะก่อนหน้านี้
ควรเริ่มตั้งแต่ 2 รัฐบาลก่อน แต่เริ่มกัน
ไม่ได้ เมื่อรัฐบาลชุดนี้ต้องทำตามสิ่งที่ต้อง
ทำ และสิ่งที่พูดไว้ และในการพัฒนาต้อง
เริ่มเมื่อทำได้ อย่างชินคันเซน สร้างมาแล้ว
50 ปี ช่วงแรกคนใช้บริการน้อย แต่ต่อมา
มีคนมาใช้บริการมากขึ้น ในขณะที่ถ้าเทียบกับ
ไทยแล้วหลังเขาไปเกือบ 100 ปี



ยุทธศาสตร์ชาติเป็นตัวกำหนดทิศทางประเทศในระยะยาว ดังนั้น การจัดทำแผนรัฐวิสาหกิจต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ

นายอภิศักดิ์กล่าวต่อว่า รัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งจะต้องไม่ลืมจุดประสงค์ในการจัดตั้ง ด้านธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) ต้องช่วยให้คนมีรายได้มีบ้าน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป้าหมายคือเร่งสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ขณะที่ธนาคารออมสินจะต้องให้ความสำคัญกับการช่วยคนให้มีความเป็นอยู่ที่ดี ไม่ใช่แข่งกับธนาคารพาณิชย์ ดังนั้นอย่าลืมจุดประสงค์

‘คลัง’เตรียมแผนกู้1.79แสนล.

นายอภิศักดิ์ยังกล่าวถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ว่า คลังพร้อมกู้เงินเพื่อใช้ดำเนินโครงการ โดยบรรจุแผนเงินกู้ไว้แล้วในงบประมาณ 2561 เต็มจำนวน ซึ่งสามารถกู้เงินได้ทั้งในและต่างประเทศ หรือหากเงินเสนอเงินกู้ต้นทุนถูกก็กู้จากจีนก็ได้

นายสมคิดกล่าวว่า โครงการนี้หากมองถึงความคุ้มค่า คงไม่คุ้มค่าถ้านับแค่ค่าตัวรถ แต่อยากใหมองทางด้านเศรษฐกิจ เพราะการมีรถไฟฟ้ามหานครเชื่อมต่อกันทำให้เกิดเมืองใหม่ ทำให้การท่องเที่ยวในต่างจังหวัดดีขึ้น และเกิดการพัฒนาด้านต่างๆ ทั้งทางรถไฟผ่านและที่ดิน 2 ข้างทางเป็นของไทยไม่ได้ยกให้จีน ซึ่งความคุ้มค่าคงไม่ได้มีแค่ค่าโดยสารรถไฟ ต้องมองในภาพรวม

“ไทยจ้างจีนแค่งานระบบ งานไฟฟ้า ที่เหลือเป็นการจ้างคนไทยทั้งหมด ที่ต้องเกิดในรัฐบาลชุดนี้ เพราะก่อนหน้านี้เริ่มตั้งแต่ 2 รัฐบาลก่อน แต่เริ่มกันไม่ได้ เมื่อรัฐบาลชุดนี้ต้องทำตามในสิ่งที่ต้องทำ และสิ่งที่พูดไว้” นายสมคิดกล่าว

รฟ.ไทย-จีนเข้าครม.ไม่ทัน27มิย.

ที่กระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม ให้สัมภาษณ์ถึงความคืบหน้าการเสนอโครงการดังกล่าวระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ระหว่างกลางดง-ปางอโศกเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติ ว่า ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อยู่ระหว่างพิจารณารายละเอียด เมื่อแล้วเสร็จจะส่งเรื่องกลับมากระทรวงคมนาคม และนำเสนอ ครม.อนุมัติ เพื่อเปิดประกวดราคาหาผู้รับเหมาก่อสร้างต่อไป ดังนั้น ในการประชุมครม.วันที่ 27 มิถุนายน จึงยังไม่มีเรื่องเข้า

พิจารณาแต่อย่างใด

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า ในวันที่ 29 มิถุนายน บอร์ด สศช.จะมีการประชุมพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา หากอนุมัติโครงการได้ กระทรวงคมนาคมจะเสนอ ครม.พิจารณาได้ในเดือนกรกฎาคม จากนั้นจะเริ่มก่อสร้างตอนที่ 1 จากสถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม.ได้ในเดือนกันยายน 2560 ตามเป้าหมาย

สนช.แจงถ่ายเทเทคโนโลยี

รายงานข่าวจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งแจ้งเกี่ยวกับการถ่ายเทเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนให้กับไทย ว่า มีการประชุมร่วมกันระหว่างไทยและจีนอย่างต่อเนื่อง โดยสาระที่ให้ความสำคัญลำดับต้นๆ คือ การถ่ายเทเทคโนโลยีและฝึกอบรม ซึ่งที่ผ่านมามีดำเนินการไปแล้วบางส่วน คือ 1.ลงนามบันทึกความเข้าใจ (เอ็มโอยู) ร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน กำหนดเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวไว้ว่า ให้ฝ่ายจีนจัดฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนาด้านระบบรถไฟความเร็วสูง โดยที่ผ่านมากกระทรวงคมนาคมได้ส่งบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไปฝึกอบรมที่ประเทศจีนแล้ว จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 40 วัน รวมจำนวน 80 คน เพื่อให้มีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับระบบรถไฟความเร็วสูงของจีน การบริหารจัดการเดินรถไฟความเร็วสูง และการซ่อมบำรุงดูแลรักษาทั่วไป

ส่งคนอบรมแล้ว170คน

รายงานข่าวแจ้งว่า นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้เสนอหลักสูตรฝึกอบรมเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงให้แก่มูลนิธิไทยเบบให้แปลล่า โดยตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา ดำเนินการไปแล้วจำนวน 170 คน และล่าสุดได้จัดให้มีการฝึกอบรมในหัวข้อ 2017 Seminar on Railway for Thai Lecture ซึ่งกระทรวงคมนาคมพิจารณาคัดเลือกผู้แทนไทยจากมหาวิทยาลัยต่างๆ สถาบันการศึกษาหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านระบบราง และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้ารับการฝึกอบรมและสัมมนาจำนวน 25 คน ระหว่างวันที่ 17 มิถุนายน-6 กรกฎาคม 2560 ที่มหาวิทยาลัยเป่ย์จิง เจียวทง (Beijing Jiaotong) กรุงปักกิ่ง หลักสูตรนี้ฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้

รายงานข่าวแจ้งว่า กระทรวงคมนาคมยังได้กำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรม โดยกำหนดให้มีบุคลากรไทยปฏิบัติงานร่วมกับบุคลากรจีน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาการออกแบบรายละเอียด สัญญาการควบคุมงานก่อสร้าง และสัญญางานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะต้องจัดเตรียมงานอย่างเป็นระบบร่วมกันต่อไปด้วย

‘วสท.’จัดเสวนาซังข้อมูลร.

ที่อาคารวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) มีการจัดเสวนาเรื่องรถไฟไทย-จีน ทำอย่างไรได้ประโยชน์ชาติสูงสุด โดยมีตัวแทน วสท. สมาคมวิศวกรรมระบบขนส่งทางรางไทย (วศรท.) สมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย (วปท.) ภาควิชาชีพ สถาบันการศึกษา และตัวแทนกระทรวงคมนาคมร่วม

นายเชน วีระศิริ นายก วสท.กล่าวว่า ประเด็นสำคัญได้มีพูดถึงการถ่ายโอนเทคโนโลยีซึ่งในหลักการไม่ได้หวังให้เล็ดลอดถึงขนาดผลิตหรือทำรถไฟความเร็วสูงได้ เพราะต้องพิจารณาปัจจัยการหาตลาดประกอบด้วย มีผู้ทรงคุณวุฒิหลายคนเสนอว่าการถ่ายโอนเทคโนโลยีในระดับล่างลงมาได้หรือไม่ เช่น การจัดการเดินรถ การซ่อมบำรุง อาณัติสัญญาณที่เกี่ยวข้องซอฟต์แวร์ ส่วนงานด้านโยธาแม้ไม่ได้ว่าประเทศไทยทำได้ 100% ทั้งนี้ วสท.จะรวบรวมข้อคิดเห็นจากงานเสวนาทำเป็นหนังสือเสนอต่อผู้บริหารประเทศในลำดับต่อไป

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีต ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ กล่าวว่า เชื่อมั่นในตัวพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีว่ามีเจตนาดีต้องการพัฒนาประเทศ แต่บางสิ่งที่ตัดสินใจไปอาจจะไม่เป็นที่ถูกต้อง เพราะฉะนั้นเรื่องเทคนิคบางอย่างจึงเป็นเรื่องที่จะต้องเสนอให้รับทราบ (อ่านรายละเอียด น.2)

แจงไปอบรมไม่ถึงขั้นถ่ายโอน

กรณีกระทรวงคมนาคมเคยส่งอาจารย์วิศวกรรมไปอบรมเรื่องการถ่ายโอนเทคโนโลยีที่จีน โดยมีอาจารย์จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไปด้วย ออกมาระบุว่าไม่ได้เป็นการอบรมจริง นายสุพจน์ เตชะวรสิน คณบดีวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยกล่าวว่า มีคณะอาจารย์จากจุฬาฯ ไปร่วมอบรมกันหลายคน แต่ไม่แน่ใจว่าเป็นส่วนหนึ่งของการอบรมวิศวกรและภาควิชาชีพที่เกี่ยวข้องในโครงการนี้หรือไม่ เพราะเป็นรูปแบบ



การไปอบรมสัมมนาทั่วไปเกี่ยวกับระบบราง ใช้ระยะเวลาประมาณ 1 เดือน

“เป็นการสัมมนาทั่วไปเรื่องระบบราง หรือเป็นการไปร่วมสัมมนาเบื้องต้นมากกว่า หากถามว่าเกี่ยวข้องกับการถ่ายโอนเทคโนโลยีที่จีนโดยตรงหรือไม่ มองว่าไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงมากนัก เพราะว่าการถ่ายโอนเทคโนโลยีจะต้องลงลึกกว่า เราต้องการตัวไหนบ้าง เช่นระบบขับเคลื่อน ต้องมีการลงไปดูรายละเอียดในส่วนนั้นๆ ด้วย” นายสุพจน์กล่าว

แค่ประชาสัมพันธ์หน่วยงานจีน

นายดิศพล ผดุงกุล นายกสมาคมวิศวกรรมระบบขนส่งทางรางไทย (วศรท.) กล่าวว่า โครงการอบรมที่เกิดขึ้นเป็นลักษณะการประชาสัมพันธ์โครงการของกระทรวงพาณิชย์จีนมากกว่า โดยมาเชิญทางไทยผ่านสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยในขั้นต้น สนข.ได้มอบหมายให้ทางสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) เป็นผู้คัดเลือก ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องมาก่อนหน้านี้แล้ว จึงไม่ใช่ส่วนหนึ่งของการส่งคนไปอบรมเรื่องการถ่ายโอนเทคโนโลยี

“การส่งคนไปอบรมที่จีนเป็นการประชาสัมพันธ์อัตราเร็วสูงของกระทรวงพาณิชย์จีน ผ่านความร่วมมือระหว่างประเทศ ไม่ใช่เพื่อการถ่ายโอนเทคโนโลยี โดยในการอบรมหรือสัมมนานี้จะเป็นการแนะนำระบบหรือไปศึกษาแนวคิดระบบรางของจีน รถไฟความเร็วสูงเป็นอย่างไร ดูโรงงานประกอบเป็นต้น ซึ่งคิดว่าทุกประเทศก็มีการทำแบบนี้ จึงไม่ยากให้เขามาคุยกันว่าเป็นเรื่องรถไฟความเร็วสูงมาทำความร่วมมือไทย-จีน แล้วมาเชิญอาจารย์จากมหาวิทยาลัยไป” นายดิศพลกล่าว

ถามพรก.ต่างตัวเอาใจใคร

นายทวีปยะพัฒนา รองประธานอาวุโส สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) และประธานกรรมการบริหาร กลุ่มบริษัท พีเอฟพี ธุรกิจอาหารทะเลแปรรูปครบวงจร กล่าวถึงกรณีรัฐบาลออก พ.ร.ก.การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2560 เอาผิดนายจ้างที่จ้างแรงงานต่างด้าวที่ไม่มีใบอนุญาตทำงาน มีโทษปรับสูงตั้งแต่ 400,000-800,000 บาทต่อ 1 คน ว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพราะจะส่งผลกระทบต่อเอสเอ็มอีหลายแสนราย ซึ่งส่วนใหญ่ใช้แรงงานกลุ่มนี้เฉลี่ย

5-10 ราย/แห่ง และด้วยข้อจำกัดต้นทุนดำเนินการทำให้ไม่สามารถนำเอสเอ็มอีเข้าระบบตามกฎหมายได้ เรื่องนี้น่าห่วงมาก โดยเฉพาะในสถานการณ์ที่เอสเอ็มอีกำลังลำบาก “อยากถามว่าประเด็นแรงงานต่างด้าวมีความจำเป็นถึงขนาดต้องออกเป็น พ.ร.ก.เลยหรือ ทำเพราะต้องการเอาใจประเทศใดหรือเปล่า” นายทวีปกล่าว และว่า ต้องการให้ พ.ร.ก.ฉบับนี้เลื่อนออกไปก่อน อาจผ่อนผันให้บังคับใช้ภายใน 3-4 เดือนข้างหน้า หรือหากเป็นไปได้ควรออกเป็น พ.ร.บ.เข้ามามากักกับดูแล และควรสอบถามความเห็นจากทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เอกชน พร้อมให้ข้อมูล

หอการค้าห่วงปรับตัวไม่ทัน

นายพจน์ อร่ามวัฒนานนท์ รองประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย กล่าวว่า การประกาศใช้ พ.ร.ก.การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2560 อาจจะทำให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่างๆ ที่มีการจ้างแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก อาทิ ภาคบริการ แม่บ้าน การก่อสร้าง ค้าปลีก ท่องเที่ยว ตลอดจนธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (เอสเอ็มอี) ปรับตัวไม่ทัน เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีประกาศใช้และมีผลบังคับทันที ดังนั้น จึงอยากให้รัฐบาลช่วยผ่อนปรนในช่วงเปลี่ยนผ่านตรงนี้ เชื่อว่าทุกคนพร้อมเข้าสู่ระบบนำแรงงานมากขึ้น ทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมายอยู่แล้ว จึงอยากจะขอเวลาจากรัฐบาลสักระยะเวลาหนึ่งในการปรับตัว

สวนยางร้องศาลขอคุ้มครอง

ที่ศาลปกครองจังหวัดนครศรีธรรมราช นายมนัส บุญพัฒน์ นายกสมาคมคนกรีดยางและชาวสวนยางรายย่อย พร้อมด้วยตัวแทนกลุ่มวิสาหกิจชุมชน และเครือข่าย 9 องค์กร เดินทางเข้ายื่นหนังสือต่อศาลปกครอง เพื่อขอให้ชะลอการใช้ พ.ร.ก.การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ.2560 โดยขอให้พิจารณาออกคำสั่งคุ้มครองจนกว่าผู้ประกอบการจะหาแรงงานใหม่มาทดแทน

นายมนัสกล่าวว่า พ.ร.ก.ฉบับดังกล่าวส่งผลกระทบต่อแรงงานด้อยค่าแผ่นดินไทยอย่างรุนแรงต่อการผลิตยางแผ่นดิบ ยางแผ่นรมควัน ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับน้ำยางของเกษตรกรโดยส่วนใหญ่ ซึ่งต้องผ่านการผลิตตามขั้นตอน คือผลิตแผ่นยางดิบและรมควัน และคัดแยกชนิดยางตามชั้นมาตรฐานของกรมวิชาการเกษตร จำเป็นจะต้องใช้ฝีมือแรงงานที่ผ่านการทำงานจนเน็จ โรงงาน

รมยางรายย่อยจำนวนมากใช้แรงงานต่างด้าว อาจต้องปิดตัว ทั้งนี้ การเรียกร้องไม่ได้ขอให้ยกเลิกกฎหมาย แต่เพื่อคุ้มครองขยายเวลาตามความจำเป็น

“ซ้ำร้ายเมื่อมีการประกาศใช้พระราชกำหนดฉบับดังกล่าว ได้มีผู้แอบอ้างเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐหลายๆ หน่วยงานเข้ามาติดต่อชักจูงกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อยที่กำลังทำเรื่องเอกสารขอขึ้นทะเบียนแรงงานกันอยู่ เพื่อให้มีการจ่ายเงินแล้วจะไม่ดำเนินการจับกุม” นายมนัสกล่าว

ขีดเส้น30วันขู่มอบใหญ่

ด้านสถานการณ์ยางพาราราคาตกต่ำยังคงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยนายสุนทร รัชรงค์ เลขาธิการสภาเครือข่ายเกษตรกรชาวสวนยางแห่งประเทศไทย (สยท.) กล่าวว่า ล่าสุดราคายางแผ่นต่ำกว่า 48 บาท/กิโลกรัม แต่การยางแห่งประเทศไทย (ทกย.) ไม่เคยออกมาปกป้องเกษตรกร ขณะที่รัฐบาลได้ออกกฎหมายขัดกันเอง ทำให้การแก้ปัญหาทำได้ยากขึ้น โดยโรงงานรมยางรายย่อยจำนวนมากใช้แรงงานต่างด้าวอาจต้องปิดตัวจากกฎหมายแรงงานต่างด้าวฉบับใหม่ จึงมองว่าที่ผ่านมารัฐบาลเขียนกฎหมายโดยไม่ศึกษาสภาพความเป็นจริง

“หากภายใน 30 วันถ้าราคายางไม่ดีขึ้น ประกอบกับราคารับซื้อน้ำมันตกต่ำ รัฐบาลอาจจะเจอมือบใหญ่ เพราะล่าสุดนายอุทัย สอนหลักทรัพย์ ประธานสภาเครือข่ายเกษตรกรชาวสวนยางได้แสดงเจตนารมณ์ชัดเจนประกาศว่า เกษตรกรกลัวอดตาย มากกว่ากลัวผิดจึงการ และเชื่อว่ามือบใหญ่ หากรัฐบาลไม่สามารถแก้ปัญหาราคายางตกต่ำได้” นายสุนทรกล่าว

อดีตผู้ว่าการเบงกาลีหวงสหกรณ์

ที่โรงแรมดิ โอคุระ เพลสทิจ มีการจัดงานเสวนาเรื่อง “20 ปี วิฤตติภัยภัย : อดีตผู้โอนาคต” ในโอกาสเปิดตัวบริษัทหลักทรัพย์ นายหน้าซื้อขายหน่วยลงทุน (บลน.) อินฟินิตี นายประสาร ไตรรัตน์วรกุล อดีตผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) กล่าวว่า ภาวะเศรษฐกิจไทยในปัจจุบัน หากเทียบกับ 20 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นช่วงวิกฤตต้มยำกุ้งปี 2540 ถือว่ามีบทเรียนมากขึ้น หลังจากนี้จะเกิดวิกฤตขึ้นอีกหรือไม่ คงไม่สามารถตอบได้ แต่ห้ามชะล่าใจจุดที่ต้องจับตาคือความมั่นคงของสหกรณ์ออมทรัพย์ เพราะปัจจุบันผู้บริหารสหกรณ์ออมทรัพย์

ไม่ให้ความสำคัญเรื่องข้อมูลหนี้สินของสมาชิก ทั้งๆ ที่ผ่านมาได้ให้สหกรณ์ออมทรัพย์เข้ามาเป็นสมาชิกบริษัทข้อมูลแห่งชาติ หรือเครดิตบูโร



แต่ส่วนใหญ่กลับไม่นำข้อมูลเครดิตมาใช้ในการพิจารณาปล่อยกู้ และยังปล่อยสินเชื่อโดยไม่ระมัดระวัง จนสินเชื่อเติบโตสูงขึ้นในปัจจุบัน จนอาจกลายเป็นความเสี่ยงลักษณะเดียวกับวิกฤตต้มยำกุ้งเมื่อปี 2540 ก็เป็นไปได้” นายประสารกล่าว

ให้ศาลฯ 3 ข้อป้องวิกฤต

นายประสารกล่าวยอมรับว่า มีความเป็นห่วงการปล่อยสินเชื่อภาคอสังหาริมทรัพย์ด้วย เพราะพบว่าสถาบันการเงินบางแห่งปล่อยสินเชื่อโดยไม่มีการประเมินความเสี่ยง เช่น ปล่อยสินเชื่อให้ลูกหนี้โดยไม่คำนึงถึงความสามารถในการชำระหนี้ ลูกหนี้บางรายมีสัดส่วนหนี้สินต่อรายได้เต็ม 100% แต่ยังปล่อยสินเชื่อให้ เรื่องเหล่านี้ไม่ควรมองข้ามและแก้ปัญหาเรื่องนี้ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำรอย

“จึงเห็นว่าควรมีศาลฯ 3 ข้อ เพื่อป้องกันปัญหา คือ 1.ให้ความสำคัญกับชุดความคิดที่รอบคอบ ปัญหาใดที่ยังเป็นจุดอ่อน ก็เร่งเข้าไปแก้ไข 2.ต้องทนทาน ตกไม่แตก ต้องคิดไว้เสมอว่าจะคำนึงถึงเหตุการณ์เป้าหมายอย่างเดียวนั้นไม่ได้ ต้องเผื่อไว้หลายๆ กรณี เพราะเมื่อเกิดเหตุไม่คาดคิด จะได้ไม่ตาย 3.ต้องมีความยืดหยุ่น เพราะโลกมันเปลี่ยนแปลงไป สามารถเข้ามาในหลายรูปแบบ อย่าชะล่าใจ” นายประสารกล่าว



ต้องการศึกษาถึงผลกระทบทั้งด้านบวกและลบ หากมีการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อนำรายได้มาบำรุงรักษาทางหลวง ส่วนขอขยายการศึกษา อาทิ จะมีการทบทวนกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง คาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนในช่วง 20 ปี การกำหนดแนวทางการจัดเก็บ ศึกษารูปแบบจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศ เป็นต้น เพื่อนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการระยะสั้น (1 ปี) ระยะกลาง (3 ปี) และระยะยาว (5 ปี)

สำหรับการบริหารจัดการรายได้เบื้องต้นมีการนำเสนอไว้ 3 แนวทาง

คือ 1.หน่วยงานรัฐเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและจัดส่งไปยังกองทุน 2.จัดตั้งหน่วยงานใหม่เพื่อบริหารการจัดเก็บค่าผ่านทาง และ 3.ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บแทนหน่วยงานของรัฐ

นางวิไลรัตน์ กล่าวว่า การเปิดรับความคิดเห็นครั้งที่ 1 มีข้อเสนอ เช่น การจัดเก็บค่าธรรมเนียมจะกลายเป็นการเพิ่มข้อจำกัดในการแข่งขันทางการค้าในเออีซีหรือไม่ การคำนวณอัตราจัดเก็บที่เป็นธรรมระหว่างขนส่งหรือท่องเที่ยว ระยะทางในการจัดเก็บ เป็นต้น ■



พาหนะ 1.3 ล้อเนื้อตัวต่อปี ด้านชายแดนสะพานมิตรภาพ
มุกดาหาร 4 แล่นเนื้อตัวต่อปี ด้านชายแดนสะพานมิตรภาพ
นครพนม 3 แล่นเนื้อตัวต่อปี

ด้านชายแดนช่องเม็ก 2.2 แล่นเนื้อตัวต่อปี ด้าน
ชายแดนสะพานมิตรภาพเชียงราย 1.3 แล่นเนื้อตัวต่อปี
ด้านชายแดนบึงกาฬ 1 หมื่นเนื้อตัวต่อปี จุดผ่านแดนไทย-
เมียนมา 3 จุด มูลค่าการค้า 2 แล่นล้านบาท ได้แก่ ด้าน
ชายแดนแม่สายสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 ยานพาหนะ 1.27
ล้อเนื้อตัวต่อปี ด้านชายแดนแม่สอด 1.86 แล่นล้อเนื้อตัวต่อปี
ด้านชายแดนแม่สอดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ยานพาหนะ
4.6 หมื่นล้อเนื้อตัวต่อปี จุดผ่านแดนไทย-มาเลเซีย 2 จุด มูลค่า
การค้า 5 แล่นล้านบาท ได้แก่ ด้านชายแดนสะเดา ยาน
พาหนะ 8 แล่นเนื้อตัวต่อปี ด้านชายแดนเบตง จ.ยะลา
109,000 เนื้อตัวต่อปี

นางวิไลรัตน์ กล่าวต่อว่า หลังเปิดเออีซีปริมาณผ่าน
แดนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ถนนทางหลวงอาเซียนชำรุด ทруд
โถมเพิ่มขึ้นเกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและ

ทรัพย์สิน เสียบเสียหาย 2,473

ล้านบาทต่อปี ส่งผลกระทบต่อ

สิ่งแวดล้อมต้องเสียค่าฟื้นฟู

และค่ารักษาผู้ป่วยที่เกิดจากก๊าซพิษที่ปล่อยออกจากรถ 250 ล้านบาท
ต่อปี สันเปลี่ยนงบประมาณซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนปีละ 15,000
ล้านบาทต่อปี ขณะที่หลายประเทศทั่วโลกได้จัดเก็บค่าธรรมเนียม
แล้ว อาทิ สหรัฐอเมริกา แคนาดา สวิตเซอร์แลนด์ ออสเตรเลีย รวมทั้ง
ประเทศเออีซี อย่างสิงคโปร์ และมาเลเซีย.