



ลุ่ม.44ปรับโฉมขนส่งเชียงใหม่

• รองนายกฯดันรถไฟฟ้า-จัดระเบียบบสองแถวแดง

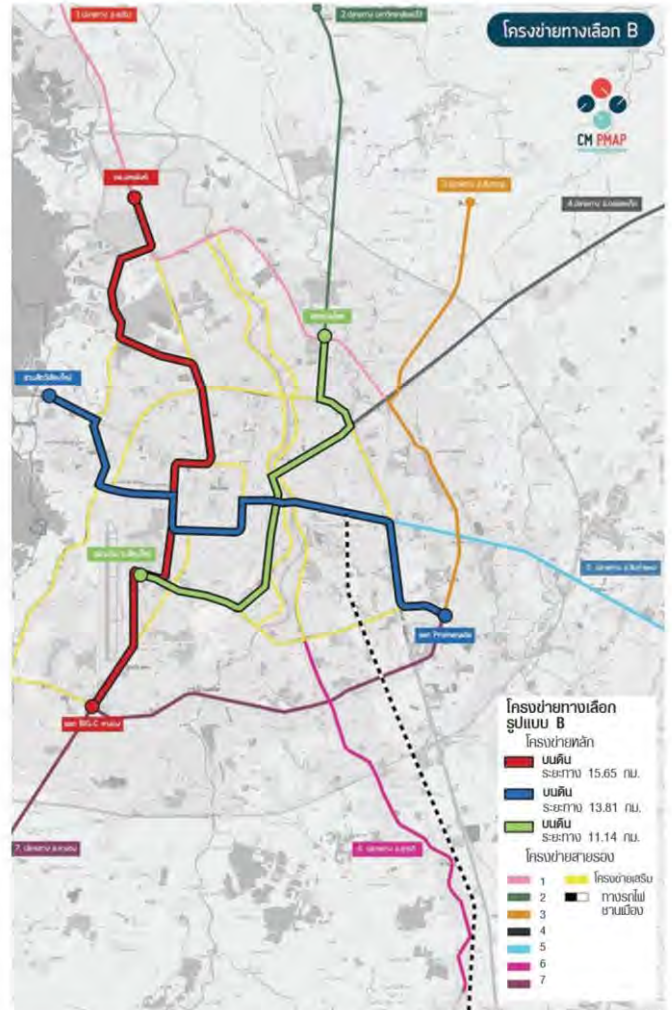
ลุ่ม.44เสนอปิดประกาศใช้.44 ปรับโฉมระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ในโอกาสตรวจราชการภาคเหนือเดือนก.ค.นี้ หนุนใช้รถไฟฟ้าเป็นขนส่งหลัก ด้านกลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยวหนุนกรมการขนส่งทางบกเร่งจัดระเบียบรถสองแถวแดง แท็กซี่ สามล้อเครื่องเป็นฟีดเดอร์ป้อนระบบหลักแทน

แหล่งข่าวระดับสูงของเทศบาลนครเชียงใหม่รายหนึ่งเปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ว่าในโอกาสที่พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีจะลงพื้นที่ตรวจราชการจังหวัดเชียงใหม่ในเดือนกรกฎาคมนี้ทราบว่ามีผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่เชียงใหม่จะรวมตัวกันยื่นเรื่องให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอนายกรัฐมนตรีพิจารณาประกาศใช้คำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ใช้มาตรา 44 ให้ใช้ระบบรถไฟฟ้าแก้ไขปัญหการพัฒนาเมืองเชียงใหม่โดยให้เป็นระบบหลักในการเดินทาง ส่วนระบบอื่นให้เป็นระบบรองป้อนให้กับระบบขนส่งมวลชนหลักอย่างรถไฟฟ้าต่อไป

ด้านนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมกล่าวว่า สนข.กำลังศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและระบบ

ขนส่งสาธารณะในเมือง โดยว่า จ้างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นผู้ศึกษาโดยใช้ระบบรถเมล์ไฟฟ้า (แทรม) ให้บริการ ล่าสุดผลการศึกษามีความคืบหน้าแล้วประมาณ 75% เบื้องต้นคาดว่าจะเปิดให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน แนวเส้นทางตามผลศึกษามี 2 เส้นทางเลือกคือ โครงข่ายทางเลือก A มีทั้งเส้นทางบนดินและใต้ดิน ประกอบไปด้วย สายสีแดง ระยะทาง 12 กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้นจากโรงพยาบาลนครพิงค์ ผ่านศูนย์ราชการ สนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี ศูนย์ประชุมนานาชาติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ สถานีขนส่งช้างเผือก ร.พ.มหาราชนครเชียงใหม่ สนามบินนานาชาติเชียงใหม่ ไปสิ้นสุดที่ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สาขาหางดง

สายสีเขียว ระยะทาง 12 กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มต้นจากแยกรวมโชค ผ่านแยกแม่โจ้ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเฟสติวัล สถานีขนส่งอาเขต โรงพยาบาลแมคคอร์มิคเชียงใหม่ โรงเรียนดาราวิทยาลัย ตลาดวโรรส เทศบาลนครเชียงใหม่ ย่านเชียงใหม่ไนท์



บาซาร์ โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย เชียงใหม่แลนด์ ไปสิ้นสุดที่สนามบินเชียงใหม่

สายสีน้ำเงิน ระยะทาง 11 กิโลเมตร แนวเส้นทางเริ่มจากสวนสัตว์เชียงใหม่ ผ่านมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ แยกตลาดต้นพยอม โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร ประตูท่าแพ ย่าน

เชียงใหม่ไนท์บาซาร์ ตลาดสันป่าข่อย สถานีรถไฟเชียงใหม่ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีดอนจั่น ไปสิ้นสุดที่ห้างสรรพสินค้าพารามเอนาดา

ส่วนโครงข่ายทางเลือก B จะเป็นโครงข่ายบนดินเท่านั้น ประกอบไปด้วยสายสีแดง ระยะทาง 15.65 กิโลเมตร สายสีเขียว ระยะทาง 11.14 กิโลเมตร และสายสีน้ำเงิน ระยะทาง 13.81



นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) พร้อมมอบนโยบายให้กระจายการลงทุนสู่ภูมิภาค เพื่อสร้างความสมดุลให้ทั่วประเทศ วานนี้ (28 มิ.ย.)

“สมคิด” สั่ง “พีพีพี” ผุดบ้านผู้มีรายได้น้อย ดันรถไฟ 6 แสนล้านบาท เข้า “Fast Track” ขยับเคลื่อนศก.

“สมคิด” สั่ง “พีพีพี” ผุดบ้านผู้มีรายได้น้อย

ดันรถไฟ 6 แสนล้านบาทเข้า “PPP FAST TRACK” ขยับเคลื่อนศก.

ผู้จัดการรายวัน 360 – “สมคิด” สั่งเดินหน้าดึงเอกชนร่วมลงทุนภาครัฐ หรือ PPP กระจายการลงทุนให้สมดุลทั่วประเทศ ทั้งโครงการสนามบิน-พลังงาน-ที่อยู่อาศัยสำหรับคนมีรายได้น้อย คมนาคมขนส่งเตรียมเซ็นโครงการรถไฟทั่วประเทศ 6 แห่ง เข้า PPP Fast Track มูลค่ารวมกว่า 6.13 แสนล้านบาท เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ล่าสุดบอร์ดอนุมัติมอเตอร์เวย์เข้าโครงการแล้ว 1.4 แสนล้านบาท คาดเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอได้ภายในสิ้นปี 60 นี้

อ่านต่อหน้า 11



ผู้จัดการรายวัน360 – สมคิด สั่งเดินหน้า ดึงเอกชนร่วมลงทุนภาครัฐ หรือ PPP กระจายการลงทุนให้สมดุลทั่วประเทศ ทั้ง โครงการสนามบิน-พลังงาน-ที่อยู่อาศัย สำหรับคนมีรายได้น้อย คมนาคมขนส่ง เตรียมเซ็นโครงการรถไฟทั่วประเทศ 6 แห่ง เข้า PPP Fast Track มูลค่ารวม กว่า 6.13 แสนล้านบาท เพื่อกระจายความ เจริญสู่ภูมิภาค ล่าสุดบอร์ดอนุมัติ มอเตอร์เวย์เข้าโครงการแล้ว 1.4 แสนล้านบาท คาดเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอได้ ภายในสิ้นปี 60 นี้

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี กล่าวภายหลังประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) ครั้งที่ 3/2560 ว่า ได้มอบนโยบายให้คณะกรรมการ PPP ยึด 3 แนวทางหลักในการดำเนินงานโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการภาครัฐ นับตั้งแต่ปัจจุบัน จนถึงต้นปี 2561 คือ 1. การสร้างสมดุล ระหว่างการลงทุนในกรุงเทพฯ กับการ สร้างความเจริญภูมิภาค ซึ่งปีนี้จะมี โครงการลงทุนที่จังหวัดภูเก็ต และ เชียงใหม่

2. จัดลำดับความสำคัญเร่งด่วน แต่ละโครงการ เช่นโครงการรถไฟความเร็ว สูงกรุงเทพ-ระยอง ถือว่าเร่งด่วนเป็น ลำดับต้นๆ ซึ่งให้ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ไป เปรียบเทียบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ 3. เพิ่มโครงการด้านอื่นๆ นอกจากการ ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่าง



เดียว เช่น การสร้างสนามบิน พลังงาน บ้าน ที่อยู่อาศัย เป็นต้น

“ต่อไปจะไม่มีการใช้ชีวิตแบบสโลว์ไลฟ์ แต่เราจะใช้ชีวิตแบบที่ทำอะไรที่เป็นไปได้ ก็จะทำด้วยความรวดเร็วและ รอบคอบ ขณะที่โครงการด้านอื่น ๆ ที่ ไม่ใช่เฉพาะคมนาคม จะให้ทาง สคร.เข้าไป เปรียบเทียบ จะไม่ปล่อยให้เจรจากันเองแล้ว เพื่อดูว่าจะเอาโครงการไหนเข้ามา PPP บ้าง” นายสมคิด กล่าว

ส่วนประเด็นเรื่องที่อยู่อาศัย รัฐบาล มีนโยบายต้องการให้คนไทยทุกคนมีบ้าน เป็นของตนเอง ดังนั้นจึงอยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง กระทรวงการคลัง ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) การเคหะ แห่งชาติ (กคช.) เขตโครงการขึ้นมา แล้ว ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาที่

อยู่อาศัย ซึ่งรวมถึงในพื้นที่ต่างจังหวัด ด้วย

นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการ สคร. กล่าวว่า ปัจจุบันโครงการ ลงทุนที่ใช้กระบวนการ PPP Fast track ประสบความสำเร็จไปแล้ว 5 โครงการ รวมมูลค่า 5.5 แสนล้านบาท ซึ่งกระทรวง คมนาคมได้เสนอเพิ่มเติมอีก 6 โครงการ มูลค่า 6.13 แสนล้านบาท ได้แก่ โครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวน กาญจนภิเษก โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก-ตะวันออก โครงการรถไฟฟ้า จังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-5 แยกคลอง โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ ทางหลวงพิเศษ นครปฐม-ชะอำ และโครงการรถไฟ ความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง



ลงทุนพีพีพี3แสนล.

‘สมคิด’เคาะเอกชนร่วมโครงการทางหลวงพิเศษ2เส้น คมนาคมดัน6โปรเจกต์รวดเร็ว

โพสต์ทูเดย์ - คณะกรรมการพีพีพีไฟเขียว เอกชนร่วมลงทุนฟาสต์แทร็กเพิ่มอีกกว่า 3 แสนล้านบาท

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ หรือพีพีพี ได้เห็นชอบในหลักการการลงทุนพีพีพี ฟาสต์แทร็ก โครงการทางหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา มูลค่า 8.59 หมื่นล้านบาท และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี มูลค่า 5.65 หมื่นล้านบาท

ทั้งนี้ ให้เอกชนลงทุนออกแบบ ก่อสร้างงานระบบ เป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา โดยรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินและรายได้ค่าธรรมเนียมค่าผ่านทางทั้งหมด

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้เสนอโครงการลงทุนใหม่อีก 6 โครงการ มูลค่ากว่า 6 แสนล้านบาท ให้ที่ประชุมพีพีพีพิจารณาดำเนินการในปีนี้และปีหน้า แต่ให้ไปจัดทำแผนงานและระยะเวลาให้ชัดเจน

ด้าน นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กล่าวว่า 6 โครงการใหม่ที่

อาจจะผ่านมี 2 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก ประมาณการเงินลงทุน 1.28 แสนล้านบาท และโครงการทางหลวงพิเศษนครปฐม-ชะอำ 8.06 หมื่นล้านบาท หากรวมโครงการที่คณะกรรมการเห็นชอบจะมีเงินลงทุน 3.51 แสนล้านบาท

สำหรับที่เหลืออีก 4 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงตะวันตกและตะวันออก ประมาณการเงินลงทุน 2.2 แสนล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง 3.1 หมื่นล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงรังสิต-ศูนย์ราชการสาย 2 ประมาณการเงินลงทุน 1.5 แสนล้านบาท โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง 152,448 ล้านบาท รวม 6.13 แสนล้านบาท

นอกจากนี้ ให้กรมธนารักษ์กับการเคหะแห่งชาติ และธนาคารอาคารสงเคราะห์ ดึงเอกชนมาร่วมพัฒนาที่อยู่อาศัยแก่ผู้มีรายได้น้อยทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดให้มากขึ้น ■



บอร์ดพีพีพีเคาะมอเตอร์เวย์ เปิดประมูล 2 สายภายในปีนี้

คณะกรรมการพีพีพี เห็นชอบให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา มูลค่า 8.5 หมื่นล้านบาท และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี มูลค่า 5.6 หมื่นล้านบาท เปิดประมูลภายในปีนี้ พร้อมตั้งคณะกรรมการ 6 โครงการ Track ใหม่

นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผอ.สศร. กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เปิดเผยผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) ว่าคณะกรรมการ PPP ได้เห็นชอบในหลักการการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการทางหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) มูลค่าเงินลงทุน 85,970 ล้านบาท และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) มูลค่าเงินลงทุน 56,567 ล้านบาท โดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนออกแบบ ลงทุนในงาน

ก่อสร้างงานระบบ และเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M)

และรัฐยังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน และรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งหมด โดยมีระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปี นับแต่เปิดให้บริการ ทั้งนี้ โครงการ M6 และ M81 เป็นโครงการภายใต้มาตรการ PPP Fast Track โดยคาดว่าจะประกาศเชิญชวนให้เอกชนยื่นข้อเสนอได้ภายในปี 2560 ทั้งนี้ การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการ M6 (O&M) และ M81 (O&M) เป็นโครงการ PPP แรกของกรมทางหลวงในรอบกว่า 20 ปี ซึ่งจะช่วยลดภาระการลงทุนของภาครัฐ

นอกจากนี้ คณะกรรมการ PPP ได้ติดตามความคืบหน้าของโครงการภายใต้มาตรการ PPP Fast Track ใหม่ อีก 6 โครงการ

ได้แก่ 1.โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 128,235 ล้านบาท

2.โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และช่วงตะวันออก ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 220,618 ล้านบาท 3.โครงการรถไฟฟ้าสายภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 31,055 ล้านบาท

4.โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่ ประมาณการมูลค่าเงินลงทุนอยู่ระหว่างทำการศึกษา 5.โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 80,600 ล้านบาท 6.โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 152,448 ล้านบาท โดยมีมูลค่าเงินลงทุนรวมประมาณ 613,000 ล้านบาท (ไม่รวมโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่) ทั้งนี้ คณะกรรมการ PPP ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมปรับปรุงแผนให้สอดคล้องกับระยะเวลาดำเนินการจริง และให้พิจารณาเพิ่มเติมโครงการท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาค หากมีความพร้อม ■



‘สมคิด’สั่งกระจายบิกโปรเจ็กต์

●แนะทุกหน่วยจัดลำดับเร่งด่วน

●อนุมัติทางพิเศษ2สายเข้าฟิฟิ

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุมคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการฟิฟิ) ว่า ได้มอบนโยบายแก่คณะกรรมการฟิฟิในการพิจารณาดำเนินโครงการฟิฟิ ฟาสต์แทรค ในระยะต่อไปว่าต้องการให้คณะกรรมการพิจารณาสร้างความสมดุลของโครงการลงทุนที่อยู่ในเขตเมืองและภูมิภาค เช่น ปีนี้มีโครงการลงทุนที่ จ.ภูเก็ต ก็อยากให้มีการลงทุนที่เชียงใหม่ด้วย ส่วนปีหน้าก็อยากให้มีการลงทุนในต่างจังหวัดเข้ามาด้วย

นายสมคิดกล่าวว่า นอกจากนี้ อยากให้จัดลำดับความสำคัญว่าโครงการลงทุนอะไรเป็นเรื่องเร่งด่วน เพราะ

กำลังมีน้อย ฉะนั้นนับจากนี้จะต้องทำด้วยความรวดเร็ว และอยากให้โครงการทั้งหลายไม่ใช่แค่โครงการที่เกี่ยวกับการคมนาคม แต่ให้เป็นเรื่องอื่นที่เข้าโครงการได้ เช่น พลังงาน หรือบ้านที่อยู่อาศัย เรื่องบ้านรัฐอาจมีกำลังไม่พอ ทางกรมธนารักษ์ การเคหะแห่งชาติ และธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) ต้องช่วยพัฒนาที่อยู่อาศัย รูปแบบจะเป็นอย่างไรให้หารือกัน

ด้านนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการ สคร. ในฐานะกรรมการและเลขานุการฟิฟิ กล่าวว่า คณะกรรมการฟิฟิเห็นชอบโครงการทางหลวงพิเศษ 2 เส้นทาง มูลค่าลงทุนกว่า 1.4 แสนล้านบาท เข้าสู่กระบวนการฟิฟิ ฟาสต์แทรค ส่งผลให้มีโครงการลงทุนที่เข้าสู่กระบวนการ

ฟิฟิ ฟาสต์แทรค รวมแล้ว 5 โครงการ คิดเป็นมูลค่ากว่า 5 แสนล้านบาท โดยโครงการทางหลวงพิเศษ 2 เส้นทาง ประกอบด้วยสายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี โดยจะให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนระบบ และรัฐยังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินและรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางทั้งหมด โดยจะประกาศเชิญชวนเอกชนยื่นข้อเสนอภายในปี 2560

นายเอกนิติกล่าวว่า คณะกรรมการฟิฟิยังได้รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอที่จะนำ 6 โครงการลงทุนเข้าสู่กระบวนการฟิฟิ ฟาสต์แทรค เช่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก รถไฟฟ้าภูเก็ต รถไฟฟ้าเชียงใหม่ รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะเป็นผู้นำเสนอว่าโครงการใดควรจะนำเข้าสู่กระบวนการฟิฟิ ฟาสต์แทรค เป็นลำดับแรก



บอร์ดพีพีพีผลอนุมัติเตอร์2สาย1.4แสนล.

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (พีพีพี) เห็นชอบให้เอกชนร่วมลงทุนพีพีพี ฟาสต์แทร็ก จากโครงการที่เหลือ 2 โครงการ คือ โครงการทางหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา มูลค่าลงทุน 85,970 ล้านบาท และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี มูลค่าเงินลงทุนรวม 56,567 ล้านบาท รวมมูลค่า 1.42 แสนล้านบาท โดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน ออกแบบ ลงทุนในงานก่อสร้างงานระบบ และเป็นผู้ดำเนินงาน และบำรุงรักษา และรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินและรายได้ค่าธรรมเนียมค่าผ่านทางทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม ทางกระทรวงคมนาคม ยังได้เสนอโครงการลงทุนใหม่อีก 6 โครงการ มูลค่ารวมกว่า 6 แสนล้านบาท ที่จะเร่งให้มีการดำเนินงานในปีนี้ และปีหน้า โดยต้องการเน้นให้ขยายโครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็กไปยังต่างจังหวัดมากขึ้นในปีหน้า

นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กล่าวว่า โครงการลงทุน 6 โครงการใหม่ที่กระทรวงคมนาคมเสนอประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก ประมาณการมูลค่าเงิน



เอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ

ลงทุน 128,235 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และช่วงตะวันออก ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 220,618 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 31,055 ล้านบาท

นอกจากนี้ มีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของจังหวัด

เชียงใหม่ ประมาณการมูลค่าเงินลงทุนอยู่ระหว่างทำการศึกษา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 80,600 ล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง ประมาณการมูลค่าเงินลงทุน 152,448 ล้านบาท โดยมีมูลค่าเงินลงทุนรวมประมาณ 613,000 ล้านบาท ทั้งนี้ ยังไม่รวมโครงการรถไฟฟ้าเชียงใหม่ที่เตรียมดำเนินการ

“ในจำนวนทั้ง 6 โครงการ คาดมี 2 โครงการที่เข้าร่วมพีพีพีได้ทันที คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก และโครงการทางหลวงพิเศษ นครปฐม-ชะอำ และหลังจากนี้ คณะกรรมการพีพีพี ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมปรับปรุงแผนให้สอดคล้องกับระยะเวลาดำเนินการจริง และให้พิจารณาเพิ่มเติมโครงการท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคหากมีความพร้อมให้ผลักดันเข้าสู่กระบวนการพีพีพี ฟาสต์แทร็กได้”



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

โครงการติดตั้ง



ระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ของ ขสมก.



โครงการติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E - Ticket) บนรถโดยสารปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จำนวน 2,600 คัน เป็นหนึ่งในโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเก็บค่าโดยสารควบคู่กับการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การ ซึ่งระบบดังกล่าวจะเชื่อมต่อกับระบบงานทั้งภายในและภายนอก ขสมก. ได้แก่

1. การเชื่อมต่อกับระบบตัวร่วม ที่ดำเนินการโดยสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Common Ticketing Officer) ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

2. การเชื่อมโยงกับระบบ GPS ระบบสารสนเทศสนับสนุนปฏิบัติการเดินรถ ระบบสารสนเทศบริหารการเดินรถ และระบบสารสนเทศบริหารองค์กรของ ขสมก.

โดยเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 ขสมก. จัดพิธีลงนามสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมอุปกรณ์ระหว่าง ขสมก. กับ กลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน นำโดย



บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ณ ห้องประชุมอาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม ซึ่งบริษัทฯ จะต้องติดตั้งเครื่องอ่านบัตรโดยสาร (E - Ticket) และเครื่องเก็บค่าโดยสาร



(Cash Box) บนรถ จำนวน 100 คันแรก ภายใน 120 วัน หลังจากลงนามในสัญญา และติดตั้งเครื่องอ่านบัตรโดยสารให้ครบ 700 คันก่อน ภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2560 เพื่อให้ทันกับการใช้บัตรผู้มีรายได้น้อยของกระทรวงการคลัง หลังจากนั้นจึงค่อยทยอยติดตั้งเครื่องเก็บค่าโดยสาร ทั้งนี้บริษัทฯ จะต้องติดตั้งเครื่องอ่านบัตรโดยสาร และเครื่องเก็บค่าโดยสารครบ 2,600 คัน ภายใน 1 ปี หลังจากลงนามในสัญญา โดยขณะนั้นบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจลักษณะทางกายภาพของรถโดยสารแต่ละประเภท เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบ และกำหนดจุดติดตั้งอุปกรณ์ทั้ง 2 ชนิดให้มีความเหมาะสม รองรับการใช้งานของประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวก ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

ต้องการสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม
เกี่ยวกับการใช้บริการ สอบถามเส้นทางรถเมล์
หรือ แนะนำการบริการได้ที่

www.bmta.co.th,

facebook : [bmta@bmta.co.th](https://www.facebook.com/bmta@bmta.co.th)

หรือ ศูนย์ Call Center 1348

ทุกวันตั้งแต่เวลา 05.00-22.00 น.



ร.ฟ.ท.ทยอยเสนอทางคู่เฟส 2 ชงครม. คาดประกาศทีโออาร์ประมูลปลายปีนี้

ผู้จัดการรายวัน360 – ร.ฟ.ท.เสนอรถไฟทางคู่เฟส 2 และสายใหม่เตรียมชง ครม. รวม 7 สาย คาดเปิดประมูลภายใน 3 เดือนหลัง ครม.อนุมัติ หรือภายในปลายปีนี้ พร้อมเร่งจ้างที่ปรึกษาร่างทีโออาร์ประมูลระบบอาณัติสัญญาณ 3 สัญญาของ 5 เส้นทางเดิม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รองอธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) ในฐานะรักษาการผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่าได้เสนอโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะ 2 และรถไฟทางคู่สายใหม่รวม 7 สายไปยังกระทรวงคมนาคมแล้วเมื่อกลางเดือน มิ.ย. ซึ่งจะเข้าสู่ขั้นตอนการสอบถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติ คาดว่าจะออกทีโออาร์ประมูลได้หลังจาก ครม.อนุมัติประมาณ 3 เดือนหรือภายในสิ้นปีนี้

โดย 7 สาย ที่คมนาคมแล้ว ได้แก่

รถไฟทางคู่ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี วงเงิน 23,384.91 ล้านบาท, ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา วงเงิน 51,823.83 ล้านบาท, ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย วงเงิน 56,066.25 ล้านบาท, ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ วงเงิน 76,978.82 ล้านบาท, ช่วงขอนแก่น-หนองคาย วงเงิน 26,065.75 ล้านบาท, ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี วงเงิน 35,839.74 ล้านบาท และช่วงบ้านฝ้าย-นครพนม วงเงิน 60,351.91 ล้านบาท ส่วนอีก 2 สาย คือ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ วงเงิน 59,924.24 ล้านบาท และช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ วงเงิน 13,271.20 ล้านบาท คาดว่าจะเสนอตามไปเร็วๆ นี้

โดยวานนี้ (28 มิ.ย.) ร.ฟ.ท.ได้ลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง นครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วง นครปฐม-หนองปลาไหล โดยเป็นสัญญา

3 ฝ่ายระหว่าง ร.ฟ.ท.-ผู้ประกอบการที่จะเสนอราคา-ผู้ทรงคุณวุฒิ โดยสัญญาที่ 1 มีเอกชนซื้อเอกสารประมูลไป 34 ราย แต่มาร่วมลงนาม 32 บริษัท ส่วนอีก 2 ราย คือ บริษัท EMRAIL SDN BHD และบริษัท ซิโนไฮโดรคอร์ปอเรชัน ลิมิเต็ด ไม่ประสงค์จะลงนาม ซึ่งทำให้ไม่มีสิทธิยื่นประมูล

ส่วนรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางซึ่งแบ่งงานโยธาออกเป็น 10 สัญญา ขณะนี้ได้นำทีโออาร์ลงเว็บไซต์ครบแล้ว และคาดว่าจะได้ตัวผู้รับจ้างครบในต้นเดือน ก.ย. ส่วนงานระบบอาณัติสัญญาณแบ่งเป็น 3 สัญญา สายเหนือ, สายอีสาน, สายใต้ โดยจะประมูลแบบนานาชาติ (International Bidding) ซึ่งอยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาทำทีโออาร์ แล้วเสร็จใน 3-4 เดือนนี้ โดยงานอาณัติสัญญาณจะเข้าพื้นที่หลังงานโยธาเริ่มไปแล้ว 6-8 เดือน .



ม.44. รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เริ่มจับทิศทางถูกเข้าที่เข้าทาง

จากที่หลายฝ่ายได้แสดงความเป็นห่วงนายกฯ “ประยุทธ์” เรื่องการใช้ ม.44 ซึ่งได้ฟังรัฐมนตรีคมนาคมให้สัมภาษณ์ก็ยังไม่ชัด ทำให้เมื่อวันศุกร์ที่ผ่านมา นายกฯ ต้องออกทีวีชี้แจงด้วยตนเอง 14 ข้อพูดแบบชัดๆว่าอะไรที่เป็นห่วง รัฐบาลให้คำมั่นสัญญาว่าที่ทำงานมา 3 ปี ประชุมร่วมมา 18 ครั้ง ไม่ว่าจะเรื่อง ให้เงินแก่ออกแบบ และควบคุมก่อสร้าง วัสดุก่อสร้างใช้ของประเทศไทยกว่า 90% ไม่มีเรื่องยกที่ดินให้จีนแน่นอน งานก่อสร้างนี้ตั้งแต่ร่างลงมามาจนโยกย้ายผู้รับเหมาไทย ส่วนงานที่เราไม่ชำนาญ ไม่มีประสบการณ์เรื่องระบบรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้า อันนี้ให้ใช้เทคโนโลยีจีน พร้อมสั่งการไปแล้วในเรื่องการที่จะให้สร้างเมืองใหม่ พื้นที่ประกอบธุรกิจเพื่อให้เกิดผลตอบแทนธุรกิจ เรื่องที่ยังติดอยู่บ้างที่อาจจะต้องแก้กฎหมาย เช่น การใช้พื้นที่รถไฟในการพาณิชย์ อันนี้อาจต้องมีการลงทุนแบบ PPP, หลายๆ ประเด็นส่วนความคุ้มค่าให้มองในภาพรวมอย่าเอาตัวค่าตัวมาเป็นตัวตัดสิน เพราะต้องคิดถึงผลประโยชน์ความคุ้มค่าของภาพรวม ในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีเป็นเรื่องที่คุยกันมาตั้งแต่เริ่มโครงการ

สุดท้าย นายกฯ ดูข้อร้องทุกข์ภาคส่วนมองในภาพกว้างไม่ว่าภาคประชาชน ประชาสังคม นักวิชาการวิศวกรต่างๆ ให้คำนึงถึงผลประโยชน์ในอนาคตด้วย ฟังกันแบบนี้จะยังงั้นหรือจะเชื่อนายกฯ ดูที่เข้ามาเพื่อแก้ไขปัญหามันเมืองหรือไม่เชื่อที่นายกฯ ดูว่ามา 14 ข้อคงต้องฟังแล้วเดินหน้ากันเพื่อประเทศไทยต่อไป

“กะบังลม” สรุปกันว่าตอนนี้ สภาวิชาชีพท่านก็เงียบๆ ไปแล้ว ด้วยการที่จะวางแผนอบรมวิศวกรจีนตามเหมาะสมตามคำสั่ง ม.44 โดยเคร่งครัด ฟังจากหน่วยงานอื่นๆ ก็เห็นยังมีเสียงออกมาบ้าง

วันนี้ที่เห็นชัดๆ ก็น่าเป็น ชาวโคราชที่น่าจะได้ประโยชน์ชัดเจนจากการตัดสินใจของนายกฯ ดูลงมือก่อสร้างส่วนแรกในครั้งนี้นี้ แต่ก็ยังมีหลายสิทธิหลายเสียงที่ยังแปร่งๆ พูดกันไม่ชัดว่า เอาอย่างไบบ้าง ส่วนนี้เชื่อผู้นำชาติพันธุ์ก็ฟังแล้วรับได้เมื่อรัฐบาลตัดสินใจเดินหน้าแล้ว ก็ถามมองกันว่าทำอะไรที่จะได้ประโยชน์สูงสุดกับชาติ เห็นมีวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยฯ หรือ วสท. เข้มผู้เกี่ยวข้องทั้งประธานสภา

คณบดีวิศวกรรมศาสตร์ นายกสมาคมระบอบราง คณบดีวิศวกรรมศาสตร์จุฬาฯ ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ สภาวิศวกร กลุ่มวิศวกร ออกมาเสวนากันในประเด็นเรื่อง “รถไฟไทยจีน ทำอย่างไรได้ประโยชน์ชาติสูงสุด” เห็นตอนแรกก็รอฟังว่าเอานักการเมือง ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ไปเสวนามาด้วยจะพูดในประเด็นไหน

ฟังงวอนนี้ ดร.สามารถ เสนอดีมีประโยชน์ว่ารถไฟความเร็วสูงควรทำให้ถึงหนองคายเพื่อต่อไปลาว ยาวถึงจีน ไปต่อเป็น one belt one road ท่านอื่นๆ ก็มี รศ.ดร.สุพจน์ เตชะไกรศรี คณบดีที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยให้ความเห็นเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีฟังเข้าใจจับต้องได้

นอกนั้นนักพูดเหมือนเดิม คีย์เดิมไม่มีอะไรน่าสนใจใหม่ จะมีก็ทางนายกฯ วสท. ซึ่งเปิดเวทีให้เสนอความคิดเห็นกัน บอกว่าเห็นด้วยกับนักวิชาการหลายๆ ท่านที่มาพูดให้ชัดเรื่อง การถ่ายทอดเทคโนโลยีต้องเข้าใจให้ลึกซึ้งว่าจะทำแบบไหน ใครจะเป็นผู้รับเทคโนโลยี การจะรับเทคโนโลยีจะเอาขนาดสร้างตัวรถไฟความเร็วสูงกันเลย หรือจะเอาให้มันเหมาะกับที่ควรจะเป็น ก็เห็นมีหลายท่านเสริมอยู่ว่าตรงนี้ทำอะไรให้พอดีตัวอย่าไปคิดเอาหมดเพราะเทคโนโลยีจีนที่เรามีสิบสามสิบปี หากคิดจะซื้อหรือขอให้ถ่ายทอดเทคโนโลยีราคาที่จะลงทุนที่กลัวว่าจะไม่คุ้มค่าแล้วเห็นปนกันหนักหนาว่ามันจะแพงขึ้นอีกก็ทำ

จับประเด็นได้ว่าเห็นพ้องต้องกันว่า เราควรเก็บเทคโนโลยีส่วนที่เป็นโอเพอเรชัน (Operation and maintenance) กับส่วนเทคโนโลยีการเดินรถพอ ได้ตรงนี้มาคิดว่าตรงที่เราที่พอที่จะดูแลมันต่อไปในอนาคตได้เองน่าจะพอ รวมทั้งวิศวกรไทยน่าจะจัดการทั้งออกแบบและก่อสร้างในส่วนงานโยธาได้ ขอให้รัฐบาลให้โอกาสที่ได้เข้าไปทำในส่วนที่เหลือ แต่ก็เห็นว่ายังมีกลุ่มวิศวกรบ้างที่คิดว่า วิศวกรไทยทำได้หมด รวมทั้งโครงการทำกันมาอย่างงี้ไม่เห็นตนรู้เรื่อง พูดไปไม่มีอดีตนายกสมาคมวิศวกรที่ปรึกษา วิสิทธิ์ อุทัยพงศ์ฯ ทวงการรถไฟฯ ที่มาสัมภาษณ์ด้วยเลยทำให้เงินมาออกแบบแล้วสัญญาที่จะจ้างผมยังจะจ้างอยู่ไหม เรียกน้ำตาความสมเพชคนทั้งห้อง บางคนสูงอายุน้อยกลายย้อนกลับไปเรื่องเก่าอีกแล้วว่ารถไฟความเร็วสูงควรทำไม่ควรทำ ทำให้เงินทำหาผลการศึกษากันนุ่น

“กะบังลม” เริ่มสงสัยว่า หลายคนพูดนี้หวังชาติหรือกลัวตนเสียประโยชน์ วันนี้ถึงเวลาที่เรทุกคนในชาติจะต้องตอบตัวเองจะให้นายกฯ ดูเดินหน้าโครงการนี้หรือท่านจะรอให้นักการเมืองมาจัดการเปิดหน้าเปิดไฟกันให้ชัดเจนเลยครับ นายกฯ ดูจะได้เลือกถูกว่าคนไทยจะเอาแบบไหนว่ามาครับ ชักท้วงนายกฯ ดูน้อยลงแต่ที่ได้ฟังมาแล้ว ท่วงตอนที่ไววายเพราะห่วงผลประโยชน์ตนมากขึ้น.



บอร์ดสภาพัฒน์ชี้ชะตารถไฟไทย-จีน หวั่นผลตอบแทนไม่ถึงเป้า 'อาคม' ออกโรงแจงเอง

ไทย-จีน รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

29 มิ.ย.จับตามองบอร์ดสภาพัฒน์ ทบใต้ไฮสปีดไทย-จีน “กรุงเทพฯ-โคราช” มูลค่า 179,412 ล้านบาท คมนาคมลุ้นระทึกหลังผลตอบแทน EIRR ไม่ถึงเกณฑ์ แค่ 11.68% แถมนักเปิดหูดผู้โดยสารไม่ถึง 1 หมื่นคน “อาคม” หวั่นกระทบแผนงาน ออกโรงแจงเอง ย้ำโครงการมีประโยชน์ เกิดการพัฒนาเมือง เศรษฐกิจ เชื่อมการเดินทางในประเทศและระหว่างภูมิภาค จากหนองคายทะลุลาว-จีนตอนใต้ คาดขง กรม-สนช.ไฟเขียว ก.ค. ยัน ก.ย.นี้เริ่มตอกเข็มแน่สถานีกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม.

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่าขณะนี้กระทรวงอยู่ระหว่างนำเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253

กม. กรอบวงเงิน 179,412 ล้านบาท เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน เสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณานุมัติให้ดำเนินโครงการ ลำดับอยู่ระหว่างรอความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งวันที่ 29 มิ.ย. 2560 จะเข้าไปชี้แจงด้วยตัวเอง ต่อที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ถึงภาพรวมและประโยชน์ของโครงการ บอร์ดสภาพัฒน์เคาะ 29 มิ.ย.นี้ “เป็นไปตามขั้นตอนเมื่อเสนอให้ ครม. พิจารณาต้องมีความเห็นจากกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสภาพัฒน์แนบเข้าไปด้วย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบให้ ครม.พิจารณา ตอนนี้เหลือความเห็นของสภาพัฒน์ ซึ่งต้องรอให้บอร์ดพิจารณา ยังไม่รู้ว่าจะดูเรื่องอะไรบ้าง

แต่กระทรวงคมนาคมจะอธิบายถึงภาพรวมและประโยชน์ของโครงการ ผลศึกษาความเหมาะสมโครงการ ผลตอบแทนด้านการเงินและเศรษฐกิจ คาดว่าจะเสนอ ครม.และเซ็นสัญญาจ้างจีนออกแบบ ควบคุมก่อสร้างในเดือน ก.ค.และเริ่มสร้างช่วงแรกกลางดง-ปางอโศกเดือน ก.ย.นี้ เพราะเป็นช่วงที่ไม่ติดเรื่องเวนคืน ค่าก่อสร้างประมาณ 200 ล้านบาท”

นายอาคมกล่าวว่า ความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในเส้นทางดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมของประเทศและระหว่างภูมิภาค รองรับการเดินทาง การท่องเที่ยว และส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีต้นทุนต่ำกว่า



บอร์ดสศช.ถกนัดพิเศษวันนี้ ประเมินลงทุนรถไฟฟ้า‘ไทย-จีน’

“สศช.” ประชุมบอร์ดนัดพิเศษวันนี้ พิจารณาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ไทย-จีน ระบุดูเรื่องความคุ้มค่าโครงการ ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ขณะกู้เงินลงทุนไม่กระทบสัดส่วนหนี้สาธารณะ สูงเกินเพดาน

นายปรเมธี วิมลศิริ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เปิดเผยว่าในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) ที่มีนายพารณ อิศรเสนา ณ อยุธยา เป็นประธานในวันที่ 29 มิ.ย.นี้ จะเป็นการประชุมนัดพิเศษเพื่อพิจารณารายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งเป็นไปตามระเบียบขั้นตอนที่โครงการการลงทุนของภาครัฐหรือรัฐวิสาหกิจต้องเข้าสู่การพิจารณาของบอร์ดสภาพัฒน์ก่อนที่จะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา

การพิจารณาโครงการนี้จะมีการพิจารณารายละเอียดด้านต่างๆ ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลตอบแทนโครงการ (cost benefit ratio) ทั้งผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และผลตอบแทนทางสังคม การประมาณการผู้โดยสาร รวมทั้งในเรื่อง

ของผลกระทบในการลงทุนที่จะเกิดขึ้นกับภาระการคลังภาครัฐ ซึ่งจะเป็นประเด็นหลักในการถกกันของโครงการ

“ในการพิจารณาโครงการของบอร์ดก็ต้องดูทั้งในเรื่องของผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและผลตอบแทนทางสังคม ซึ่งโครงการลักษณะนี้แม้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจะต่ำแต่ในเรื่องผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับโครงการ เช่น การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การพัฒนาเมืองใหม่ และอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งการจ้างงาน เมื่อโครงการเกิดขึ้นปัจจัยต่างๆพวกนี้ จะนำมาพิจารณาร่วมกับผลการศึกษาที่กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะเสนอให้บอร์ดพิจารณา” นายปรเมธีกล่าว

ในส่วนของการกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าไทย-จีน นั้นคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อหนี้สาธารณะในภาพรวมของประเทศเนื่องจาก ในปัจจุบันหนี้สาธารณะของประเทศอยู่ในระดับ 42-43% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (จีดีพี) เท่านั้น ซึ่งรวมเอาค่าใช้จ่ายในการออกแบบและค่าควบคุมงานโครงการ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา จำนวน 1,746.66 ล้านบาท เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเอาไว้แล้ว



ไขข้อสงสัย

รถไฟความเร็วสูงไทย – จีน

ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมาจนถึงวันนี้ ประเด็นหนึ่งได้รับความสนใจและพูดถึงกันมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโลกสังคมออนไลน์ คงหนีไม่พ้นโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ที่ไทยและจีนได้มีความตกลงร่วมกันในการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งได้พบหารือกับนายหลี่ เค่อเฉียง นายกรัฐมนตรีของจีน เกี่ยวกับการซื้อขายผลผลิตทางการเกษตร และการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เมื่อช่วงปลายปี 2557 ณ กรุงปักกิ่ง และได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 ที่ทำเนียบรัฐบาล

ความร่วมมือภายใต้ MOU รัฐบาลไทย และจีนจะร่วมกันดำเนินการก่อสร้างรถไฟ

ทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ รวมระยะทาง 873 กิโลเมตร แบบรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยฝ่ายไทยเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด ซึ่งผลการประชุมร่วมกันมาอย่างต่อเนื่องตลอด 2 ปีครึ่ง จนถึงขณะนี้รวม 18 ครั้ง ได้ข้อสรุปจะก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทางประมาณ 603 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ระยะ โดยเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร ก่อน และจะดำเนินการในช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 350 กิโลเมตร หลังจากที่ได้มีการลงนามในระยะแรกแล้ว

โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ช่วงที่ 2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11 กิโลเมตร ช่วงที่ 3 แก่งคอย-โคราช ระยะทาง 119.5

กิโลเมตร และช่วงที่ 4 กรุงเทพ-แก่งคอย ระยะทาง 119 กิโลเมตร แต่เนื่องจากการดำเนินการโครงการฯ มีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ โดยเฉพาะข้อจำกัดทางกฎหมาย ส่งผลกระทบต่อการขับเคลื่อนโครงการฯ และกรอบระยะเวลาการดำเนินการ อีกทั้งการดำเนินโครงการในรูปแบบรัฐต่อรัฐจำเป็นต้องยกเว้นการปฏิบัติตามกฎระเบียบบางเรื่อง และจะต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงจำเป็นต้องกำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ

หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงได้ใช้มาตรา 44 เพื่อแก้ปัญหาข้อขัดข้องที่ทำให้การก่อสร้างไม่สามารถเดินหน้าต่อไปได้ โดยให้ รฟท. ทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นตัวแทนของจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission (NDRC) เพื่อดำเนินการออกแบบรายละเอียด และควบคุมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร โดยยกเว้นการบังคับใช้



4

ม.44 ยึดอีก 60 วัน แจ่งรุก พ.ร.บ.น่านน้ำไทย

1 แสนรายจ่ายค่าเช่า 5 บาท/ตารางเมตร

มติ คสม.

ม.44 แก้ปัญหาการล้นน้ำ

การประชุมคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีมติเห็นชอบใช้อำนาจหัวหน้า คสช. ตามมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญชั่วคราว 57 เรื่องเกี่ยวกับพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) เดินเรื่อน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 17) เพื่อขยายระยะเวลาการแจ้งต่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่เบื้องต้น 60 วัน โดยเจ้าหน้าที่มีระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตหรือไม่อนุญาตภายใน 180 วันหรือ 6 เดือน จากเดิมที่ พ.ร.บ.เดินเรื่อน่านน้ำไทยฉบับใหม่ต้องให้มาแจ้งต่อกรมเจ้าท่าภายใน 4 เดือน นับตั้งแต่ พ.ร.บ.เดินเรื่อน่านน้ำไทยฉบับใหม่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22 ก.พ. 60 ซึ่งครบกำหนดไปแล้ว เมื่อวันที่ 22 มิ.ย. 60 เมื่อมาแจ้งต่อเจ้าหน้าที่แล้ว ให้ถือว่าไม่มีโทษย้อนหลังหรือไม่ต้องเสียค่าปรับ และจะอนุญาตให้เช่าพื้นที่ล้นน้ำที่รูกล้า 5 บาทต่อตารางเมตร สำหรับบ้านพักอาศัยของประชาชน ขณะที่การทำประมงพื้นบ้านไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ส่วนผู้ประกอบการโรงแรม ร้านอาหาร ให้เสียค่าเช่าตามกฎหมายกระทรวงคมนาคม

ทั้งนี้จากการสำรวจพบว่าผู้ถูกล้ำ

ล้นน้ำราว 1 แสนราย แต่ปัจจุบันมีผู้มาแจ้งเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่เพียง 3 หมื่นราย สาเหตุเนื่องจากเกรงถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย ทั้งผู้ประกอบการโรงแรม เรือแพ บ้านริมน้ำ กระชังเลี้ยงปลา หลักสำหรับผูกเรือประมงของประชาชน เนื่องจากการรูกล้าล้นน้ำ กีดขวางการเดินเรือและการใช้ประโยชน์สาธารณะ

สำหรับบทลงโทษใน พ.ร.บ.เดินเรื่อน่านน้ำไทยฉบับใหม่ กำหนดไว้ว่าผู้ใดไม่มาแจ้งต่อกรมเจ้าท่ามีความผิดโทษปรับตั้งแต่ 1,000 บาท ถึง 20,000 บาทต่อตารางเมตร หรือหากฝ่าฝืนคำสั่งหรือถอนมีความผิดโทษปรับวันละไม่เกิน 20,000 บาท เมื่อผู้ใดมาแจ้งต่อเจ้าพนักงานแล้ว แม้จะมีความผิดโทษปรับในอัตราผ่อนปรนในจำนวน 50 บาทต่อตารางเมตร แต่ก็ยังอยู่ในอัตราที่สูง ดังนั้นเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการและประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวล้นน้ำ รวมทั้งกระทบต่อวิถีชีวิตในการทำประมงของประชาชน จึงมีมติออกคำสั่งหัวหน้า คสช.ดังกล่าว โดยจะมีผลบังคับใช้ภายหลังคำสั่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไป



นายกฯ ‘รักป่า’ ไม่อ้อมBA

1 อิง! เข้าทำสนามบินไร่ละ 50 บาท แฉค่าเช่าปีละ 95,000

ข่าวต่อ

นายก

นายกฯ ยันต้องรักษาทรัพยากรชาติ ลั่น
สร้างสนามบินไม่ถูกต้อง ก็ไม่ต้องทำ แฉค่าเช่า
พื้นที่ป่าพังงาเพียงไร่ละ 50 บาท หวั่นเจ้าหน้าที่
ป่าไม้ทำเป็นขบวนการชี้เป็นป่าเสื่อมโทรม
รับทรัพย์เข้ากระเป๋า เผยก่อนมาป่าทุ่งคลอง
มะพร้าว จังหวัดเคยง 2 แปลงอื่นให้คมนาคม
แต่เรื่องเงียบ

ต่อหน้า 15

“เร่งปกป้องและฟื้นฟูพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้
และสัตว์ป่า”...พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา

กระแสต่อต้านการอนุญาต
ให้บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
(มหาชน)(BA) หรือ บางกอกแอร์
เวย์ส ใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
คลองทุ่งมะพร้าว อ.ท้ายเหมือง
จ.พังงา จำนวน 1,915 ไร่ สร้าง
สนามบินเชิงพาณิชย์ นำเสนอโดย
“ฐานเศรษฐกิจ” และสื่อในเครือ
ทีวีสปริงนิวส์ ได้รับการตอบรับใน
วงกว้าง จนทำให้หน่วยงานที่
เกี่ยวข้องทั้งกรมป่าไม้ กระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
(ทส.) ออกมาปฏิเสธ โดยระบุว่า
ทางจังหวัดและป่าไม้เป็นผู้ขงเรื่อง

มา ส่วนกลางยังไม่อนุมัติ เนื่องจาก
มีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องและ
เป็นผลประโยชน์ของคนไทยทั้ง
ประเทศ

ล่าสุด พล.อ.ประยุทธ์
จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและ
หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่ง
ชาติ (คสช.) กล่าวถึงเรื่องดังกล่าว
ว่า หากมีการขออนุมัติสร้างสนาม
บินก็ต้องทำให้ถูกต้อง ถ้าทำไม่ได้
ก็ไม่ต้องทำ แผนโครงการต้อง
สอดคล้องกับแผนของกระทรวง
คมนาคม ต้องเชื่อมโยงประเทศ
เพื่อนบ้านด้วย เช่น สนามบินเบง
และการทำโครงการจะเอาอย่าง
ใดอย่างหนึ่งมาพิจารณาไม่ได้
ต้องหามาตรการที่เหมาะสมมา



ทอท.รับลูกลุยศูนย์กลางการบินภาคอีสาน-ตะวันตก

โพสต์ทูเดย์ - ทอท.สนลงทุนร่วม ทพ.พัฒนา
ฮับสนามบินประจำภาค ชี้นำ “อีสาน-
แม่สอด” ลดแออัดขนส่งทางอากาศ

นายนิพนธ์ ศิริสมรรถการ กรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยาน
ไทย (ทอท.) เปิดเผยว่า ทอท.สนใจเข้าไป
บริหารสนามบินภูมิภาคทั้งแบบร่วมลงทุน
กับกรมท่าอากาศยาน (ทย.) และลงทุน
100% ด้วย ทอท.มีความชำนาญด้าน
การบริหารสนามบินทั้งด้านเทคโนโลยี
บุคลากร และความรู้ จึงต้องการให้ ทอท.
เข้าไปบริหารสนามบินภูมิภาคไม่ว่าจะเป็น
ในรูปแบบร่วมทุนหรือลงทุนเองทั้งหมด

ทั้งนี้ ในเบื้องต้น ทอท.สนใจเข้าไป
ลงทุนในสนามบินที่เป็นฮับประจำภูมิภาค
เพื่อคลี่คลายปริมาณความแออัดการ
ขนส่งทางอากาศให้กับประเทศ โดย
เฉพาะฮับทางด้านตะวันตก และตะวัน
ออกของประเทศ ซึ่งสนใจสนามบินอุบล
และสนามบินอุดรเป็นพิเศษ เนื่องจาก
มองว่ามีศักยภาพเพียงพอเพื่อรองรับการ
พัฒนาในอนาคต ส่วนทางด้านตะวันตกนั้น
ขณะนี้ยังไม่มีปริมาณความต้องการมาก
เท่าใดนัก ที่น่าสนใจมากที่สุด คือ สนาม
บินแม่สอดเพียงเท่านั้น

“เป็นแนวทางเดียวกับสนามบินอยู่

ตะกั่วแม่รัฐบาลจะเป็นผู้พัฒนา แต่ ทอท.
พร้อมที่จะเข้าไปถ่ายทอดความรู้และช่วย
เหลือด้านการบริหาร” นายนิพนธ์ กล่าว

ด้าน นายดรธร แสงฉาย อธิบดี ทพ.
กล่าวว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างเปิดรับฟังความ
คิดเห็นภาคเอกชนในแนวทางการบริหาร
สนามบินภูมิภาคทั้ง 29 แห่ง ในสังกัด
โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนนี้ก่อน
เสนอภาพรวมโครงการฉบับสมบูรณ์เข้าสู่
กระทรวงคมนาคมภายในเดือน ก.ค.เพื่อ
ให้ รมว.คมนาคมอนุมัติหลักการ และ
แนวทางพัฒนาต่อไปทั้งในส่วนของ
รูปแบบการพัฒนา และเม็ดเงินลงทุน

ขณะที่แผนบูรณาการร่วมกับ ทอท.
ตามที่นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนาย
กรัฐมนตรี ได้กำชับมานั้น ได้หารือกับ ทอท.
มาหลายครั้งแล้วในเรื่องความเหมาะสม
และสนามบินเป้าหมายในการพัฒนาซึ่ง
มีความคืบหน้าไปมาก แต่ยังไม่สามารถ
เปิดเผยรายชื่อสนามบินที่จะพัฒนาแบบ
บูรณาการร่วมกันได้ ด้วยต้องให้ รมว.
คมนาคมเห็นชอบในหลักการเสียก่อน
แต่มั่นใจว่าแผนบริหารและพัฒนาสนาม
บินร่วมกัน จะเสร็จสมบูรณ์ภายในเดือน
หน้าสอดคล้องกับกรอบเวลาที่รองนาย
กรัฐมนตรีได้ตั้งไว้แน่นอน ■



ดำเนินการทั้งการก่อสร้างและการรักษาทรัพยากร

“เช่นเดียวกับ พื้นที่ ส.ป.ก. ที่ให้กระทรวงเกษตรฯดูแล โดยต้องรักษาทรัพยากรให้มากที่สุด และเกิดประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่มากที่สุด ยืนยันไม่ได้ให้ประโยชน์กับคนที่เข้ามาใช้พื้นที่มากกว่า” นายทศ ระบุ

เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 ก่อนเข้าบริหารราชการแผ่นดิน พล.อ.ประยุทธ์แถลงนโยบาย 11 ด้าน ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) โดยในข้อที่ 9 ระบุว่า เป็นนโยบายการรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร และการสร้างสมดุลระหว่างการอนุรักษ์กับการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน ในระยะเฉพาะหน้า เร่งปกป้องและฟื้นฟูพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า โดยให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการบุกรุกที่ดินของรัฐ จัดทำแนวเขตที่ดินของรัฐให้ชัดเจน ส่งเสริมการปลูกไม้มีค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่เอกชนเพื่อลดแรงกดดันในการตัดไม้จากป่าธรรมชาติในระยะต่อไป พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดินและแก้ไขปัญหาการบุกรุกที่ดินของรัฐโดยยึดแนวพระราชดำริที่ให้ประชาชนสามารถอยู่ร่วมกับป่าได้

เกี่ยวกับเรื่องนี้ นายศดิน เฉลิมลาภ เลขาธิการมูลนิธิสืบ นาคะเสถียร กล่าวกับทีมข่าวสปริงนิวส์ว่า เป็นเรื่องที่รัฐบาลต้องตัดสินใจ ถึงความคุ้มค่าและประโยชน์ที่จะได้จากการสร้างสนามบินครั้งนี้ว่าจะคุ้มค่า โดยต้องแน่ใจว่าพื้นที่ดังกล่าวไม่สร้างทับพื้นที่ป่าสมบูรณ์ เพราะป่าสงวนเป็นพื้นที่ป่าที่รักษาไว้สำหรับส่วนรวม

“รัฐมีหน้าที่ดูแล แต่หากจะมีการขออนุญาตใช้ป่าสงวนก็สามารถทำได้ ถ้าเป็นประโยชน์เชิงส่วนรวม นอกจากนั้นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติคลองห้วยมะพร้าวตามมติ ครม. มีสิทธิ

อาศัยอยู่อย่างถูกต้อง ถ้ามีการอนุมัติให้สร้างสนามบิน ต้องตั้งเกณฑ์ชัดเจนที่เหมาะสม”

ค่าเช่าไร่ละ 50 บาท

เงื่อนไขเรื่องดังกล่าวไม่เพียงมีข้อมูลขัดแย้งในขั้นตอนก่อนซื้อป่าเสื่อมโทรมหรือว่าป่าชายเลน และเมื่อประโยชน์ให้กับบริษัทเอกชนเพียงรายเดียวแล้วยังพบว่าค่าเช่าใช้ในการขอใช้พื้นที่และค่าเป็นผลประโยชน์ตอบแทนรัฐอัตราที่ต่ำ โดยแหล่งข่าวกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเปิดเผยว่า ระเบียบกรมป่าไม้ว่าด้วยการอนุญาตให้เข้าทำประโยชน์หรืออยู่อาศัยภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2548 สิ่งที่ยากออกแอร์เวย์ยื่นเข้ามาคือ ค่าขออนุญาต พร้อมชำระค่าธรรมเนียมแบบพิมพ์ค่าขอจำนวน 1 บาท แล้วยังแสดงบริเวณที่ขออนุญาต แผนที่สังเขปและแผนที่มาตราส่วน 1 : 50,000 แสดงบริเวณที่ขอใช้พื้นที่ หนังสือมอบอำนาจให้ดำเนินการแทน สำเนาทะเบียนบ้านและสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หลักฐานการจดทะเบียนนิติบุคคล หนังสือรับรอง หนังสือแสดงการได้รับความเห็นชอบของสภาองค์การบริหารส่วนตำบลหรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งบันทึกยินยอมแก้ไขปัญหาราษฎร และหนังสือคำประกันของธนาคารหรือเงินมัดจำค่าธรรมเนียม “การยื่นคำขออนุญาต สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบแล้วพบว่า บริษัทการบินกรุงเทพ ได้จ่ายค่าธรรมเนียมใบคำขออนุญาตเข้าทำประโยชน์หรืออยู่อาศัยภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติจำนวน 1 บาท แล้ว ตามที่ระบุในใบเสร็จรับเงินของสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เล่มที่ 28 เลขที่ 21040 ฉบับลงรับ 30 พ.ค. 2559”

สำหรับการอนุญาตให้เข้าทำประโยชน์ภายในป่าสงวนแห่ง

ชาติพบว่าเมื่ออัตรา 50 บาทต่อไร่ ดังนั้นหากมีการเช่าป่าได้ไม่เกิน 30 ปี จึงมีการขอใช้พื้นที่ป่าเป็นเวลา 30 ปี ดังนั้นรัฐจะได้เงินจากค่าเช่า 1,915 ไร่ จำนวน 95,750 บาทต่อปี สอดคล้องกับข้อมูลนายดำรงศักดิ์ พิเดช อดีตอธิบดีกรมอุทยานสัตว์ป่าและพันธุ์พืช ที่ระบุว่า จากประสบการณ์เชื่อว่ารูปแบบนี้อาจจะมีการทำเป็นขบวนการเพื่อให้ป่ามีความเสื่อมโทรมเพื่อแลกกับผลประโยชน์หากมีการอนุมัติ เช่นเดียวกับเอกสารเพิ่มเติมตามรายงานของ สดง.ยังพบรายงานการตรวจสอบภาพป่าว่าพื้นที่ป่านี้มีชุมชนตั้งอยู่กลางป่าสงวน ง่ายต่อการบุกรุกยึดครองที่ดิน หากมีการอนุญาตให้บริษัทการบินกรุงเทพขอใช้ประโยชน์สร้างสนามบิน จะช่วยยับยั้งการบุกรุกยึดครองครอบพื้นที่ป่าชายเลนที่เหลืออยู่เกือบโดยรอบพื้นที่ที่ขออนุญาต

นายอดม เดิมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า ความเป็นไปได้ขึ้นอยู่กับภาคเอกชนว่ามีพื้นที่ดังกล่าวและถูกต้องมีความพร้อมอย่างสมบูรณ์ อาทิ ผ่านการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงสามารถยื่นเสนอสร้างสนามบินได้ ไม่เกี่ยวข้องว่าเป็นการเอื้อประโยชน์กับเอกชนรายใดรายหนึ่ง เพราะถือเป็นพื้นที่ที่ภาคเอกชนจัดหาและยื่นเสนอกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กทพ.) เท่านั้น

ย้อนรอย BAI เข้าป่า

นายภักดิ์ พงศ์ ทวีพัฒน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา ยืนยันว่าการสร้างสนามบินจังหวัดพังงาไม่ใช่เรื่องใหม่ เพราะทางจังหวัดเคยทำเรื่องเสนอต่อกระทรวงคมนาคมเสนอพื้นที่ที่เหมาะสม เช่น บริเวณเกาะคอเขา อ.ตะกั่วป่า พื้นที่ที่สาธารณะ อ.ตะกั่วทุ่ง อยู่ในระหว่างขั้นตอนการพิจารณา หรือล่าสุดเมื่อต้นปี 2559 บางกอกแอร์เวย์ส

มีความประสงค์ที่จะมาสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ที่ อ. ห้วยเมี่ยง เลียยยื่นเรื่องขอใช้พื้นที่ในเขตป่าสงวนคลองห้วยมะพร้าว

“มีหลายเวที เราพยายามขับเคลื่อน ว่าเป็นความประสงค์ของประชาชนที่เฝ้ารอมารั้งแต่ในสนามบินเกาะคอเขา ประชาชนคิดว่าเกิดสนามบินได้ตั้งแต่ปี 2547 หลายหน่วยงานเข้ามาดูว่าเนือง จากพื้นที่ยังเป็นข้อจำกัดเพราะรันเวย์ที่ใช้จะต้องยาวนิดหนึ่งเพื่อให้เครื่องบินขนาดโบอิง หรือจัมโบ้ เข้ามาต้องใช้รันเวย์ยาว 3,000 เมตร ดังนั้นในส่วนพื้นที่ของเกาะคอเขาคงไม่เหมาะสม” ผู้ว่าฯ กล่าว



กฎหมายว่าด้วยการประกอบวิชาชีพวิศวกรและสถาปนิก แต่เพื่อประโยชน์ในการควบคุมคุณภาพและประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมได้ประสานให้สภาวิศวกรและสภาสถาปนิกจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมและทดสอบแก่นักวิชาการของจีน และให้ยกเว้นการบังคับใช้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้างและการพัสดุ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้แถลงข้อมูลประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของหลายๆ ภาคส่วนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นการสร้างอนาคตของประเทศที่จะทำให้เกิดการพัฒนา และปฏิรูประบบคมนาคมขนส่งโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมให้การเดินทางโดยรถไฟมีความสะดวก รวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันจะทำให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ได้กำหนดกรอบวงเงินลงทุนในเบื้องต้น 179,413 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ แบ่งสัญญาการก่อสร้างออกเป็น 2 ส่วน คือ **สัญญาที่ 1** ครอบคลุมงานโยธากรอบวงเงินลงทุนประมาณ 135,000 ล้านบาท

หรือประมาณ 75% ของมูลค่าโครงการ โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้ดำเนินการจัดจ้างหาผู้รับเหมาก่อสร้าง ใช้วัสดุอุปกรณ์ในประเทศไทย และให้ฝ่ายจีนเข้าร่วมเป็นพี่เลี้ยงและควบคุมการก่อสร้างงานในส่วนนี้ เพื่อให้การก่อสร้างงานโยธาถูกต้องตามมาตรฐานที่ฝ่ายจีนได้ออกแบบไว้ และมีความสอดคล้องกับงานระบบที่ฝ่ายจีนเป็นผู้รับผิดชอบ

สัญญาที่ 2 ครอบคลุมงานออกแบบงานวางระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร คิดเป็นร้อยละ 25 ของมูลค่าโครงการ ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบและคัดเลือกผู้รับเหมาจีน โดยฝ่ายไทยจะเข้ามาสังเกตการณ์การทำงานของผู้รับเหมาจีน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของฝ่ายไทย ส่วนการดำเนินการบริหารจัดการขบวนรถไฟและการซ่อมบำรุง จะจัดตั้งเป็นบริษัทเฉพาะกิจขึ้น ในฐานะรัฐวิสาหกิจของไทย และอาจเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนของไทยและต่างประเทศเข้าร่วมลงทุน ทั้งนี้ **สิทธิประโยชน์การพัฒนาพื้นที่สองข้างทางรถไฟ ความเร็วสูงและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี** เป็นของประเทศไทยทั้งหมด

สำหรับวิศวกรและสถาปนิกจำเป็นต้องใช้ของฝ่ายจีน เพื่อให้สัมพันธ์กับระบบรถไฟ ระบบรางและอาณัติสัญญาณ โดยให้วิศวกรของไทยเข้าไปร่วมในทุกขั้นตอนเพื่อให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเมื่อเริ่มเปิดเดินรถตั้งแต่วันแรก จะใช้พนักงานขับรถเป็นคนไทย ที่ผ่านมาแล้วว่าจะยังไม่ได้เริ่มโครงการแต่ได้มีการส่งบุคลากรของไทยไปร่วมฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ประเทศจีนแล้วกว่า 250 คน ส่วนวิศวกรและสถาปนิกของจีนที่จะเข้ามาทำงานในไทยต้องผ่านการฝึกอบรมให้มีความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมาย และจรรยาบรรณวิชาชีพ รวมถึงลักษณะทางกายภาพของประเทศไทย เพื่อให้การออกแบบและดำเนินการโครงการมีมาตรฐานด้านความปลอดภัย ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) สภาวิศวกร และสภาสถาปนิก อยู่ระหว่างจัดเตรียมหลักสูตรเพื่อฝึกอบรมให้ความรู้และทดสอบกับวิศวกรจีน โดยการยกเว้นใบอนุญาตประกอบวิชาชีพให้วิศวกรและสถาปนิกจีนเป็นการยกเว้นให้เฉพาะโครงการฯ นี้เท่านั้น



การขนส่งทางถนน และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในประเทศและในภูมิภาค อีกทั้งสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งในอนาคตเมื่อสร้างไปถึงหนองคายจะมีรถไฟจากจีนตอนใต้สร้างผ่าน สปป.ลาวมาเชื่อมกับไทยที่หนองคายได้

กรอบวงเงินลงทุน 1.79 แสน ล.

จากการประชุมร่วมกันทั้ง 2 ฝ่าย จำนวน 18 ครั้ง ได้ข้อสรุปมูลค่าโครงการเป็นเงินจำนวน 179,412 ล้านบาท แบ่งการดำเนินการเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และช่วง นครราชสีมา-หนองคาย โดยในขั้นตอนการก่อสร้าง ฝ่ายไทยจะดำเนินการ 75% ได้แก่ งานโยธา และงานด้านแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง ใช้ผู้รับเหมาคนไทย และใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศไทย ฝ่ายจีนจะดำเนินการประมาณ 25% ได้แก่ ระบบแรงดันไฟฟ้า และอาณัติสัญญาณ วงเงินประมาณ 30,000-40,000 ล้านบาท เมื่อโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ จะใช้พนักงานขับรถเป็นคนไทย

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า จะต้องนำโครงการผ่านบอร์ดสภาพัฒน์ให้ได้ คาดว่าทางบอร์ดสภาพัฒน์จะพิจารณารายละเอียดผลการศึกษาของโครงการที่จีนเป็นผู้ศึกษาให้ หากบอร์ดสภาพัฒน์ไม่เห็นชอบ จะส่งผลกระทบต่อการเสนอโครงการให้ที่ประชุม ครม.อนุมัติไม่ได้ แต่ทั้งนี้เนื่องจากโครงการนี้เป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล และเป็นโครงการที่ไม่ปกติ เนื่องจากมีการใช้คำสั่งมาตรา 44 เพื่อเร่งรัดเดินหน้าโครงการ ต้องรอดูการตัดสินใจของบอร์ดสภาพัฒน์จะให้โครงการผ่านแบบมีเงื่อนไขหรือไม่ หรือให้ผ่านโดยไม่ติดใจอะไร เพื่อให้ดำเนินการขั้นตอนต่อไปได้ เช่น เสนอ ครม. สมานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) การจ้างออกแบบรายละเอียด จ้างที่ปรึกษาเปิดประมูลก่อสร้าง เป็นต้น

ตะลึง ! ไม่มีผลตอบแทนการเงิน

“ผลการศึกษาในภาพรวมของโครงการจะไม่มีผลตอบแทนด้านการ

เงิน หรือ FIRR เพราะประเมินไม่ได้ มีแต่ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจหรือ EIRR อยู่ที่ 11.68% หากไม่รวมการพัฒนาเมืองและกระจายความเจริญด้านเศรษฐกิจอยู่ที่ 8% ต่ำกว่าเกณฑ์ของสภาพัฒน์ ซึ่งเมื่อพิจารณาโครงการขนาดใหญ่ทั่วไปต้องเกิน 12% ยังไม่รู้ว่าจะบอร์ดสภาพัฒน์จะมีความเห็นต่อโครงการนี้ยังไง”

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า สาเหตุที่ทำให้ผลตอบแทนด้าน EIRR ต่ำ เนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาได้ทบทวนผลศึกษาของจีนใหม่ จากเดิมกำหนด EIRR ไว้อยู่ที่ 14.16% โดยปรับประมาณการผู้โดยสารใหม่ให้สอดคล้องกับความเป็นจริงมากขึ้น ในปี 2564 ซึ่งเป็นปีแรกเปิดบริการอยู่ที่ 5,300 เที่ยวคน/วัน จากนั้นจะเพิ่มขึ้นเป็น 16,000 เที่ยวคน/วันในปี 2574

ค่าเวนคืน 1.3 หมื่นล้าน

สำหรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการ จำนวน 179,412 ล้านบาท จะรวมค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภควงเงินกว่า 13,000 ล้านบาทด้วย แยกตามสัญญา งาน จำนวน 2 สัญญา ได้แก่ 1.สัญญาก่อสร้างงานโยธาด้านโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน 122,593 ล้านบาท 2.สัญญาออกแบบ ควบคุมการก่อสร้างและงานระบบราง อาณัติสัญญาณ ตัวรถ ใช้เทคโนโลยีจีน วงเงิน 43,748 ล้านบาท

“ค่าเวนคืน 13,000 ล้านบาท จะจ่ายเฉพาะเวนคืนที่ดินเพียงเล็กน้อย เพราะส่วนใหญ่สร้างไปตามแนวรถไฟเดิม จะมีบางช่วงที่เวนคืนเพื่อให้ได้รัศมีโค้งเพราะรถวิ่งด้วยความเร็วสูง 250 กม./ชม. ทั้งโครงการมีค่าเวนคืนเฉพาะที่ดินประมาณ 700 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นค่ารื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในแนวเส้นทาง เช่น ท่อน้ำมันระยะทางประมาณ 36 กม. ช่วงคลอง 1-คลองพุทรา เป็นต้น”

จินคิดค่าออกแบบ 1.8 พันล้าน

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า อย่างไรก็ตามหากโครงการได้รับอนุมัติแล้ว จะจ้างจีนมาออกแบบ โดยคาดว่าจะใช้บุคลากรจีนประมาณ 200 คน และจ้างคุมงานก่อสร้างโครงการ อีกประมาณ 40-50 คน และคนไทยอีกประมาณ 200 คน ซึ่ง

กรอบวงเงินค่าจ้างออกแบบในเบื้องต้นอยู่ที่ 1,824 ล้านบาท จะทยอยจ่ายตามงวดงาน โดยแบบรายละเอียดช่วงแรก 3.5 กม.ใกล้จะแล้วเสร็จ ขณะนี้มีความก้าวหน้าแล้ว 95%

นายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า โครงการนี้รัฐบาลไทยลงทุน 100% แต่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับจีน จึงต้องใช้ระบบเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงจากจีนและจ้างจีนออกแบบรายละเอียดและคุมงานก่อสร้าง ซึ่งจะมีมูลค่างานส่วนของจีนประมาณ 4 หมื่นล้านบาท ที่เหลือเป็นส่วนของการก่อสร้างซึ่งไทยจะเป็นผู้ประมูล และใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างไทยเป็นหลัก ส่วนแหล่งเงินลงทุนทางการเงินกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณา จะมาจากหลายแหล่ง และอาจจะใช้เงินกู้จากจีนบางส่วน ด้านงานระบบ อยู่ระหว่างเจรจาและพิจารณาเงื่อนไขด้านดอกเบี้ยจากจีน

“ตอนนี้พิจารณาแบบงานโยธาก่อน หลัง ครม.อนุมัติให้ดำเนินโครงการ จะนำไปสู่ขั้นตอนต่าง ๆ คือ จ้างจีนออกแบบประกวดราคาก่อสร้าง ซึ่งจะดำเนินการตามขั้นตอนปกติหรือวิธีพิเศษหรือไม่ อยู่ที่ไทม์ไลน์และนโยบาย เพื่อให้โครงการเริ่มสร้างในปีนั้นในช่วงแรกสถานีกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม. ส่วนการเดินทางยังไม่มีการพิจารณาจะเป็นรูปแบบไหน แต่ยังไงจีนจะต้องเป็นพี่เลี้ยงไทยแน่นอน เพราะเป็นระบบเทคโนโลยีของจีน”



อย่างไรก็ตาม ล่าสุดคณะกรรมการ PPP ได้เห็นชอบในหลักการการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนรูปแบบ PPP ในโครงการทางหลวงพิเศษสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) มูลค่าเงินลงทุนรวม 85,970 ล้านบาท และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) มูลค่าเงินลงทุนรวม 56,567 ล้านบาท รวมมูลค่าโครงการ 142,537 ล้านบาท

โดยทั้ง 2 โครงการนั้นคาดว่าจะประกาศเชิญชวนให้เอกชนยื่นข้อเสนอได้ภายในปี 60 โดยเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนทั้งการออกแบบ งานก่อสร้างงานระบบ เป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance : O&M) ขณะที่ภาครัฐยังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน และรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด ระยะเวลาร่วมลงทุนไม่เกิน 30 ปีนับตั้งแต่เปิดให้บริการ

ขณะเดียวกัน รองนายกฯ ได้มอบให้กรมธนารักษ์ไปหารือ กคช. และ ธอส. เพื่อหาโครงการที่ให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วนำเข้ากระบวนการแบบ PPP Fast track ต่อไป

นายพชร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมธนารักษ์ กล่าวว่า ธนารักษ์เตรียมจะทำโครงการต้นแบบในการสร้างบ้านให้ประชาชนบริเวณคลองลาดพร้าว โดยให้ชุมชนเป็นตัวตั้ง เหมือนกับบ้านมั่นคงที่ดำเนินการในช่วงที่ผ่านมา แต่คราวนี้จะดึงเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเพื่อให้แบบบ้านมีมาตรฐาน และสร้างเป็นชุมชนที่มั่นคง.



กิโลเมตร

ด้านแหล่งข่าวระดับสูง
จากผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว
เมืองเชียงใหม่รายหนึ่งกล่าวว่า
“ปัญหาสำคัญของจังหวัดเชียงใหม่
ขณะนี้คือยังไม่มีระบบขนส่งมวลชน
ขนาดใหญ่อย่างรถไฟฟ้าให้บริการ
มีแต่ไปพัฒนารถสามล้อเครื่อง
รถสองแถวแดง การแก้ไขปัญหา
ให้บริการระบบแอพพลิเคชั่นต่างๆ
ไม่สนใจแรงผลักดันต้นเหตุของ
การพัฒนา ระบบขนส่งมวลชน
ขนาดใหญ่ให้เข้ามาแก้ไขปัญหา
เหล่านี้อย่างยั่งยืน ให้เป็นขนส่ง
มวลชนหลักแล้วปรับให้รถสอง
แถวแดง รถสามล้อเครื่อง หรือ
รถแท็กซี่ไปเป็นฟีดเดอร์รถขนส่ง
มวลชนหลักอย่างรถไฟฟ้า รถเมล์
ไฟฟ้ารางเบา (แถม) ที่พัฒนาขึ้น
มาทั้งประจำทางและฟีดเดอร์
หมาจ้อย โดยควรจะเริ่มพัฒนา
อย่างจริงจังตั้งแต่วันนี้เพื่อเป็นการ
แก้ไขปัญหาด้านระบบขนส่ง
มวลชนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
ได้อย่างยั่งยืน” ■