

รถไฟฟ้า'บิกตู'ไม่แกง ความหวังลงทุนกู้เศรษฐกิจ สีส้มสะดุด-สีอื่นฉลุย

ไทม์ไลน์เปิดบริการรถไฟฟ้า

- สายสีทอง (กรุงธนบุรี-คลองสาน) เปิด ธ.ค. 63
- สายสีเขียวเหนือ (วัดพระศรีมหาธาตุ-คูคต) เปิด ธ.ค. 63
- สายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) เปิดปี 66
- สีชมพู (แคราย-มีนบุรี) เปิด ต.ค. 65
- สีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) เปิด ต.ค. 65
- สีส้มตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ)
และสายสีส้มตะวันออก (ศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี) เปิดปี 69
- สีม่วงใต้ (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) ก่อสร้างปลายปี 64
- สีเทา (วัชรพล-ทองหล่อ) ก่อสร้างปี 64
- สีน้ำตาล (แคราย-ลำสาสี) ก่อสร้างปี 67



ห้่วงเวลานี้ภาคการลงทุนถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 เนื่องจากไทยมีการปิดประเทศเพื่อลดการแพร่กระจายของเชื้อสู่วงกว้าง ส่งผลให้ไทยไม่สามารถเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ตามปกติ เรียกว่ารายได้ในส่วนของการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศในส่วนนี้

หายไปเกือบ 100% สร้างความเสียหายให้กับประเทศเป็นอย่างมาก วัดได้จากการคาดการณ์ตัวเลขเศรษฐกิจของประเทศ (จีดีพี) ในปี 2563 ที่หล่นมาอยู่ที่ติดลบ 8% จากเดิมที่เคยคาดว่าจะในปีนี้จะเติบโตอยู่ที่ 2.5-3%

จากเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลจึงเร่งผลักดันโครงการโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ โดยเฉพาะระบบขนส่ง

สาธารณชนอย่างรถไฟฟ้า ที่ขณะนี้ทั้งโครงการที่เสร็จสิ้นไปแล้ว โครงการที่เตรียมเปิดให้บริการ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และอยู่ระหว่างออกแบบในด้านต่างๆ รวมทั้งหมดแล้ว 9 เส้นทาง

ประกอบด้วย 1.รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) 2.สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคราย-สมุทพรปราการ 3.สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-ลำโรง 4.สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี 5.สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ 6.สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) 7.สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี-คลองสาน 8.สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต คือ 9.รถไฟฟ้าสายสีเทา ระยะที่ 1 ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ กทม.อยู่ระหว่างผลักดันการลงทุน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นในและชั้นนอก

● สิ้นสายสีส้มเปิดรับของตามกำหนด

แต่ใช้ว่าการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าเหล่านี้ จะเป็นไปได้ด้วยความราบรื่นอย่างที่ทุกฝ่ายหวังไว้ สายที่กำลังเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ และได้รับความสนใจคงหนีไม่พ้น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ก่อนหน้านี้ผู้เข้าร่วมประมูลอย่าง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี ได้ยื่นคำร้องขอคุ้มครองฉุกเฉินกรณีคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 โครงการการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่ได้ปรับหลักเกณฑ์ในการประมูลโครงการดังกล่าวจากเดิมที่กำหนดหลักเกณฑ์ประเมินด้านการเงิน 100 คะแนน มาเป็นด้านเทคนิค 30 คะแนน และด้านการเงิน 70 คะแนน จนศาลปกครองกลางมีคำสั่งคุ้มครองคำร้องของบีทีเอสซี

กรณีดังกล่าว **ภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ** ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระบุว่า คณะกรรมการ ม.36 ได้มอบหมายให้ประธานคณะกรรมการฯ คือ รองผู้ว่าการ รฟม. ดำเนินการทางคดี โดยจัดทำคำร้องยื่นอุทธรณ์คำสั่งทุเลาให้เร็วที่สุด ส่วนการยื่นของประมูลในวันที่ 9 พฤศจิกายน ยังเป็นไปตามปกติ เนื่องจากศาลปกครองกลางไม่ได้มีคำสั่งให้ระงับการดำเนินการคัดเลือกดังกล่าวแต่อย่างใด

ล่าสุดผลการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก ม.36 ได้หารือกรณีศาลปกครองกลางมีคำสั่งทุเลาการประกาศใช้เอกสารหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเอกชน (อาร์เอฟพี) เป็นผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ เพิ่มเติม ครั้งที่ 1 ซึ่งเป็นเกณฑ์ใหม่ที่กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอเอกชนจากคะแนนเทคนิค 30 คะแนน และราคา 70 คะแนน โดยกรณีนี้ฝ่ายกฎหมาย

รฟม.พิจารณาแล้วพบว่าคำสั่งที่ทุเลาการใช้เกณฑ์ใหม่เท่านั้น ไม่เกี่ยวกับขั้นตอนการเปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอ ดังนั้น ที่ประชุมจึงมีมติให้เอกชนยื่นข้อเสนอในวันที่ 9 พฤศจิกายน ตั้งแต่เวลา 09.00-15.00 น. ที่ รฟม.ตามเดิม

● กก.ม.36เร่งอุทธรณ์ศาลปกครองกลาง

ที่ประชุมยังมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการรับข้อเสนอ ซึ่งประกอบด้วยบุคลากรจากฝ่ายต่างๆ ประมาณ 5 คน อาทิ ฝ่ายจัดซื้อจัดจ้าง, ฝ่ายพัฒนาโครงการ, ฝ่ายบัญชี และฝ่ายการเงิน โดยหลังจาก รฟม.เปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอ คณะกรรมการ ม.36 จะพิจารณาอีกครั้งว่าจะเปิดของข้อเสนอของต่างๆ หรือไม่ โดยจะชอรองฟังผลการอุทธรณ์ที่ รฟม.ยื่นต่อศาลปกครองสูงสุดด้วย ซึ่ง รฟม.ได้ยื่นอุทธรณ์ขอให้เพิกถอนคำสั่งศาลปกครองกลางไปแล้ว เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายนที่ผ่านมา โดยฝ่ายกฎหมาย รฟม.มองว่าเป็นเรื่องเร่งด่วน ศาลปกครองกลางอาจจะใช้เวลาในการพิจารณาไม่นาน น่าจะใกล้เคียงกับการพิจารณากรณีที่เอกชนยื่นอุทธรณ์เมื่อครั้งที่ผ่านมา โดยใช้เวลาประมาณ 1 สัปดาห์ หรือคาดว่าจะได้คำตอบในสัปดาห์นี้

ที่ประชุมคณะกรรมการ ม.36 ย้ำอีกว่าประชุมดังกล่าวไม่ได้มีการหารือว่าจะต้องล้มประมูลโครงการฯหรือไม่เวลานี้ขอพิจารณาที่ละขั้นตอนไปก่อน และชอรองฟังผลการอุทธรณ์จากศาลฯด้วย

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) รฟม.ได้เปิดให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างช่วงตะวันตก ติดตั้งจัดหาระบบรถไฟฟ้า และรับสัมปทานเดินรถตลอดเส้นทาง 35.9 กิโลเมตร (กม.) ระยะเวลา 30 ปี วงเงินประมาณ 1.2 แสนล้านบาท แบ่งเป็นส่วนตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี (สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี) และส่วนตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี (สถานีใต้ดินตลอดสาย) ทั้งนี้ ตามแผนมีกำหนดเปิดให้บริการ 2 ส่วน โดยส่วนตะวันออกภายในเดือนมีนาคม 2567 และส่วนตะวันตก เดือนกันยายน 2569

● อีไอซีชี้กระตุ้นเม็ดเงินกว่า 1.28 แสนล.

แม้จะดูดีชัดไปบ้าง แต่จากการประเมินของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์ (อีไอซี) เชื่อว่าการประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มกระตุ้นเม็ดเงินทางเศรษฐกิจได้มหาศาล โดย **สุปรีย์ ศรีสำราญ** ผู้จัดการคลัสเตอร์โครงสร้างพื้นฐาน อีไอซี ประเมินว่า จะกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) ซึ่งเอกชนผู้ชนะประมูลจะรับผิดชอบในงานโยธาส่วนตะวันตก ระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดราว 1.28 แสนล้านบาท เพื่อแลกกับสิทธิสัมปทานเดินรถไฟฟ้าสาย

สีส้มตลอดสายเป็นระยะเวลา 30 ปี โดยภาครัฐจะรับผิดชอบ การเวนคืนที่ดินและการสนับสนุน ไม่เกินค่างานโยธา 9.6 หมื่นล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มประกอบไปด้วยเส้นทาง 2 ฟัง ได้แก่ ฟังตะวันออก (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) และฟังตะวันตก (บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม)

อีกทั้งโครงการฟังตะวันออกเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบใต้ดินและยกระดับ ระยะทางรวมประมาณ 22.5 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี มูลค่าการลงทุนรวมราว 1.13 แสนล้านบาท ได้เริ่มการก่อสร้างแล้วตั้งแต่ปี 2560 มีภาครัฐเป็นผู้ลงทุนในส่วนค่าเวนคืนที่ดินและค่างานโยธาและค่าที่ปรึกษาทางโยธา ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีส้มฟังตะวันตก เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดินทั้งหมดระยะทางประมาณ 13.4 กิโลเมตร และมีสถานีใต้ดิน 11 สถานี มูลค่าการลงทุนรวมราว 1.2 แสนล้านบาท

“สุปรีย์” เชื่อว่า หลังจากประกาศเอกชนผู้ชนะประมูลแล้ว เม็ดเงินจะไหลเข้าสู่ธุรกิจที่ปรึกษาการลงทุน ธุรกิจที่ปรึกษาการก่อสร้าง ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจวัสดุก่อสร้าง ธุรกิจระบบรถไฟฟ้า ธุรกิจขบวนรถไฟฟ้า ก่อให้เกิดเม็ดเงินหมุนเวียนในการซื้อขายสินค้าและบริการ การจ้างงาน

ในธุรกิจเหล่านี้ รวมถึงผลบวกต่อธุรกิจอื่นๆ ก่อนเริ่มเดินรถส่วนตะวันออกในปี 2567 และทำการเดินรถทั้งส่วนตะวันออกและตะวันตกในปี 2570

● ร้องรัฐ-เอกชนพิจารณา 3 ประเด็น

อย่างไรก็ดี อีไอซี ต้องการให้ภาครัฐและเอกชนผู้เข้าร่วมประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม พิจารณา 3 ประเด็นสำคัญเพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ 1.การพัฒนาการเชื่อมต่อบริเวณสถานี จุดตัดกับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นๆ และระบบขนส่งคมนาคมในรูปแบบอื่นๆ อาทิ รถประจำทาง เรือ ควรถอดประสานกันทั้งในด้านจุดขึ้น/ลงพาหนะและตารางเวลาเดินรถเพื่อความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งการวางแผนระบบตัวร่วม และต้องเตรียมพร้อมในการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม

2.การสร้างรายได้จากพื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณสถานีและการหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ อาทิ การให้เช่าพื้นที่ขายสินค้า รับฝากกระเป๋าเดินทางและพัสดุบริเวณสถานีรถไฟฟ้า การหารายได้จากการโฆษณาบริเวณสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งการสร้างรายได้เหล่านี้จะเพิ่มเติมรายได้ให้กับเอกชนผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้า และ 3.การควบคุมรายจ่ายที่เกิดจากการให้บริการ ในช่วงการก่อสร้าง แม้เอกชนจะเป็นผู้ลงทุนในงานโยธา ระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า แต่ภาครัฐยังให้เงินสนับสนุนตามจำนวนที่เอกชนยื่นขอในการประมูลแต่ไม่เกินค่างานโยธา 9.6 หมื่นล้านบาท

ขณะที่ ช่วงการให้บริการเนื่องจากลักษณะโครงการของรถไฟฟ้าสายสีส้มที่มีสถานีใต้ดิน 21 สถานี จากสถานีทั้งหมด 28 สถานี ทำให้เอกชนผู้รับสัมปทานต้องบำรุงรักษาระบบต่างๆ มากกว่ารถไฟฟ้าที่ใช้ทางวิ่งยกระดับ ยกตัวอย่างเช่น ระบบระบายอากาศ ระบบปรับอากาศ รวมถึงการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้ค่าดำเนินการและค่าบำรุงรักษาของรถไฟฟ้าใต้ดินมากกว่ารถไฟฟ้าที่ใช้ทางวิ่งยกระดับตามไปด้วย เป็นความท้าทายในการบริหารโครงการในอนาคตที่ไม่ควรมองข้าม

เบื้องต้น เอกชนผู้รับสัมปทานควรศึกษาวิธีการประหยัดพลังงานบริเวณสถานี และศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้พลังงานทางเลือก อาทิ โซลาร์เซลล์ ซึ่งเริ่มมีแนวคิดในการติดตั้งตามสถานีรถไฟฟ้าในหลายประเทศ อาทิ อังกฤษ นอร์เวย์ อินเดีย เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานในอนาคต ดังนั้น การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มถือเป็นอีกหนึ่งโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญที่มีผลกระทบต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การเตรียมความพร้อมและศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอย่างถี่ถ้วน ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งกับภาครัฐ ผู้รับสัมปทาน และประชาชนทั่วไปในอนาคต

● คืบหน้ารถไฟฟ้าหลากสี

สำหรับความคืบหน้ารถไฟฟ้าสายอื่นๆ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ล่าสุดรถไฟฟ้า สายสีทอง วิ่งเสียบแม่น้ำเจ้าพระยา ไปตามถนนเจริญกรุง เขตคลองสาน ตลอดระยะทาง ใช้ระบบรางนำทาง ไร้คนขับ เส้นแรกของไทย ซึ่งมีทีเอสกรุ๊ป ประกาศเลื่อนเปิดเดินรถจากแผนเดิมที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) กำหนดเปิดเดินรถภายในเดือนตุลาคมนี้ เป็นช่วงปลายปี 2563 หรือภายในเดือนธันวาคมนี้ เนื่องจากระบบราง ไฟฟ้า อาณัติสัญญาณยังไม่พร้อม การทดสอบเดินรถมีเวลาสั้นเกินไป

ด้านสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) รถไฟฟ้ารางเดี่ยวเส้นแรกของไทย และสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ บีทีเอสได้รับสัมปทาน ตามแผนใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี ตามนโยบายรัฐบาลต้องการให้ขยายเส้นทางรถไฟฟ้าเร็วขึ้น แต่ด้วยระยะทางยาวถึง 30 กิโลเมตร ขณะมาตรฐานการก่อสร้างรถไฟฟ้า ต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 4-5 ปี ต่อหนึ่งโครงการ เมื่อได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด การก่อสร้างหยุดชะงัก คนงานต่างตัวกลับประเทศ การส่งมอบพื้นที่ล่าช้าจากหน่วยงานรัฐ และติดปัญหาเวนคืนต้องขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีก 1 ปี สำหรับส่วนต่อขยายสายสีเหลือง ช่วงถนนรัชดาฯ-ลาดพร้าว ถึงรัชโยธิน ระยะทาง 2 กิโลเมตร การเจรจายังไม่ได้ข้อยุติ คาดว่ารถไฟฟ้าสายสีเหลืองจะพร้อมเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2565 จากเดิมที่มีกำหนดเปิดในเดือนกรกฎาคม 2564 สำหรับ

ส่วนต่อขยายสายสีเหลือง ช่วงรัชดาภิเษก-ลาดพร้าว-รัชโยธิน ยังเจรจาไม่ได้ช้อยติ แต่มีแผนก่อสร้างภายในปี 2563 นี้ ส่วนสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) พร้อมเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2565 จากเดิมที่มีกำหนดเปิดในเดือนตุลาคม 2564

●เลื่อนเปิดสายสีแดงไปปี'66

ที่มีปัญหาอีกสาย คือ สายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) ล่าสุด ขอศาลคุ้มครองชั่วคราวเพื่อเปิดเดินรถ ช่วยประชาชนได้ใช้รถไฟฟ้าเส้นนี้เร็วขึ้น จากผลกระทบสัญญาที่ 1 การก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุงซีกว่าแผน กรณีรื้อย้ายสาธารณูปโภค ส่งผลให้สัญญาที่ 3 งานวางราง ระบบไฟฟ้าต้องกระทบตามไปด้วยต้องขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีก กับปมที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขอขยายวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่ม (อีโอ) 10,345 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินกู้ภายในประเทศ เนื่องจากแหล่งเงินกู้เดิม องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) ปฏิเสธการกู้เพิ่ม จึงเป็นปัญหาที่ รฟท.ต้องปฏิบัติตามระเบียบพัสดุการจัดซื้อจัดจ้าง ที่ต้องประกวดราคางานเพิ่มเติมใหม่ จึงเลื่อนเปิดให้บริการภายในปี 2566 จากเดิมเปิดเดือนมกราคม 2564

●ลุ้นสร้างสายสีน้ำตาล-เทา

ปัจจุบันมีอีกหลายเส้นทางที่อยู่ขั้นตอนดำเนินโครงการอย่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-บึงกุ่ม พัฒนาคู่ขนานไปกับทางด่วนขั้นที่ 3 ตอนเหนือ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ยิ่งก้ำกึ่งว่าสร้างได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จึงคาดว่าเริ่มดำเนินการได้ในปีหน้า และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2567 เช่นเดียวกับสายสีม่วงใต้ ช่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ คาดก่อสร้างปลายปี 2564 ส่วนต่อขยายสายสีม่วงเหนือ เตรียมความพร้อมเข้าพื้นที่เวนคืนที่ดิน

ขณะที่รถไฟฟ้าสายรองอย่างสายสีเทา ของ กทม. คาดว่าจะเริ่มสร้างในปี 2564 วิ่งผ่านเพชรบุรี-ทองหล่อ-พระราม 3-เอกมัย-รามอินทรา แต่ต้องขึ้นอยู่กับงบประมาณ สภาพเศรษฐกิจ หลังสถานการณ์โควิด-19 มาเยือน ส่วนรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงวัดพระศรีมหาธาตุ-คูคต ถือเป็นสายที่ไร้ปัญหาพร้อมเตรียมเปิดให้

บริการภายในเดือนธันวาคม 2563

ส่วนความก้าวหน้าด้านงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม. ปัจจุบัน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ความก้าวหน้างานโยธา 69.82% โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ความก้าวหน้างานโยธา 66.31% ความก้าวหน้างานระบบรถไฟฟ้า 61.63% ความก้าวหน้าโดยรวม 64.27% และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ความก้าวหน้างานโยธา 64.85% ความก้าวหน้างานระบบรถไฟฟ้า 59.71% ความก้าวหน้าโดยรวม 62.23%

●เอกชนรอรัฐเดินตามไทม์ไลน์

ฟากมุมมองจากภาคเอกชนอย่าง สุพันธุ์ มงคลสุธี ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) มองว่า การที่รัฐบาลมีนโยบายผลักดันเรื่องการลงทุนไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในกลุ่มโครงการต่างๆ ทั้งในเรื่องของการผลักดันให้ใช้รถยนต์ไฟฟ้า (อีวี) การสร้างโรงไฟฟ้า หรือแม้แต่องค์กรไฟฟ้าประเภทต่างๆ ถือว่าเป็นเรื่องที่ดีส่งผลให้ผู้ลงทุนสามารถขยายการลงทุนในรูปแบบอื่นๆ ได้อีกด้วยถึงแม้ในช่วงนี้จะเกิดการติดขัดในส่วนของการขออนุมัติโครงการไปบ้าง แต่ต้องยอมรับว่าการลงทุนของระบบขนส่งมวลชนมีการลงทุนหลายโครงการ และล้วนแต่เป็นโครงการที่ใหญ่มาก บางโครงการอาจจะล่าช้าหรือสะดุดลงไปบ้างก็เป็นไปได้ แต่ที่สุดแล้วต้องเดินต่อไปจนจบโครงการไหนทำได้ตรงตามเวลาได้ควรรักษาคุณภาพนั้นไว้

“มองว่าการพัฒนาระบบคมนาคมของไทยคืออยู่แล้ว ช่วยผลักดันภาคเศรษฐกิจของไทยให้ดีขึ้นได้ จึงอยากให้รัฐบาลผลักดันทุกโครงการโครงสร้างพื้นฐานของไทยทุกโครงการให้แล้วเสร็จตามกำหนดการที่วางไว้ให้ได้ จะยิ่งช่วยพัฒนาเศรษฐกิจไทยเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว” ประธาน ส.อ.ท.แสดงความเห็น

ความพยายามของรัฐตลอดจนแรงส่งจากเอกชนที่ต้องการให้ขับเคลื่อนโครงการโครงสร้างพื้นฐานในครั้งนี้ จะส่งผลให้เศรษฐกิจในช่วงโค้งสุดท้ายนี้โง่หัวขึ้นมารับแสงสว่างได้หรือไม่ ลุ้นไปด้วยกัน!!

ทีมข่าวเศรษฐกิจ