



# บิก บขส. ‘จิรศักดิ์ เยาว์วัชสกุล’ ล้างขาดทุน ลูโวล์คอสต์

## สัมภาษณ์

วางเงินเก้าอี้เอ็มดีมากกว่า 3 ปี ในที่สุด “บขส. - บริษัท ขนส่ง จำกัด” รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เพิ่งครบรอบ 87 ปีเมื่อวันที่ 13 ก.ค.ที่ผ่านมา ก็ได้หัวเรือใหญ่คนใหม่ “จิรศักดิ์ เยาว์วัชสกุล” วัย 57 ปี ดีกรีวิศวกรอุตสาหกรรมและอดีตผู้อำนวยการสถาบันไทยเยอรมันมานั่งเก้าอี้กรรมการผู้จัดการใหญ่ขับเคลื่อนงาน

“ประชาชาติธุรกิจ” สัมภาษณ์เอ็มดี บขส.ถึงภารกิจด่วนและทิศทางการดำเนินการ ท่ามกลางวงล้อมสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์) ที่คืบคลานเข้าแย่งแซงในตลาด ผสมโรงกับราคาน้ำมันผันผวน ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการลดลง

### Q : แนวทางการบริหารงาน

ผมทำงานด้านฝ่ายผลิตมา 20 ปี ในโรงงานอุตสาหกรรม ทำงานในเชิงฝึกอบรมเทคนิคระบบอัตโนมัติ อุตสาหกรรมแม่พิมพ์ 4 ปี เป็นระบบที่มีความชำนาญ เมื่อมาทำงานที่ บขส.ต้องเข้าใจก่อนว่าหน่วยงานของเราคืออะไร อย่างแรกเลยคือ เราเป็นการให้บริการ ในการขนส่งผู้โดยสาร สิ่งแรกที่ต้องทำคือทำอะไรให้





# คนกรุงรับมือวิกฤตรถติดเข้านี้ ปิดสะพาน-ทำทางแก้คอขวดดอนเมือง

**ถนน**วิภาวดีรังสิต เป็นสายหลักทางด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับปริมณฑล และยังเป็นเส้นทางสู่จังหวัดในภาคเหนือและภาคอีสาน ถนนเส้นนี้จึงไม่มีวันหลับใหล และนับวันจะมีการจราจรที่หนาแน่นแออัดเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ที่สำคัญในฝั่งขาออกของถนนวิภาวดีรังสิต โดยเฉพาะสะพานทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานดอนเมือง

ถนนถูกบีบเป็นลักษณะ “คอขวด” เพราะช่องจราจรตรง 2 ช่องจราจร ช่องทางที่เหลือเป็นช่องทางขึ้นสะพานทางเข้าสนามบินดอนเมือง จึงส่งปัญหาการจราจรอย่างหนัก โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนช่วงเย็น และช่วงเทศกาลสำคัญที่ประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนา

ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวงจึงมีโครงการทางหลวงหมายเลข 31 (ถนนวิภาวดีรังสิต) ทำการปรับปรุงเพิ่มช่องจราจรทางตรงเป็น 3 ช่องจราจร และจะต้องทุบสะพานทางเข้าสนามบินดอนเมืองเพื่อบรรเทาและเพิ่มความสะดวกในการสัญจรให้มากขึ้นในอนาคต แต่การดำเนินงานก่อสร้างต้องปิดช่องทางดังกล่าวเพื่อความปลอดภัย ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งในระหว่างดำเนินการอาจทำให้การจราจรติดขัด ไม่สะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนทั่วไป แต่จำต้องอดทนและเพื่อเวลาเดินทาง หรือเลี่ยงเส้นทาง เพื่อการเดินทางในอนาคตที่สะดวกกว่าเดิม

โดยกรมทางหลวงจะทดลองปิดสะพานเข้าท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม-2 สิงหาคม 2560 เพื่อประเมินสภาพการจราจร ก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการปรับปรุงสะพานทางเข้าท่าอากาศยานดอนเมือง ช่วงกิโลเมตรที่ 24+279 หรือบริเวณหน้าสนามบินดอนเมือง (ระหว่างประเทศ)

โครงการนี้จะเริ่มดำเนินการในเดือนกันยายนนี้ และการปิดสะพานทางเข้าสนามบินดอนเมืองถาวรตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน โดย **มนตรี เดชาสกุลสม** ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 จึงได้หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประเมินและศึกษาผลกระทบด้านการจราจร พร้อมทำการปรับปรุงแก้ไขก่อนจะเริ่มโครงการ

การทดลองปิดการจราจรดังกล่าวจะเกิดขึ้นระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม-2 สิงหาคมนี้ โดยวันที่ 31 กรกฎาคม เริ่มปิดเวลา 08.00-12.00 น. และเวลา 14.00-18.00 น. ส่วนวันที่ 1 สิงหาคม จะปิดเวลา 04.00-09.00 น. และเวลา 17.00-21.00 น. สำหรับวันที่ 2 สิงหาคม เริ่มปิดเวลา 00.01-23.59 น. ซึ่งกรมทางหลวงจะปิดสะพานทางเข้าสนามบินดอนเมืองแบบถาวร ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายนเป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม สำหรับ

ประชาชนที่จะเดินทางเข้าไปภายในสนามบินดอนเมืองสามารถใช้เส้นทางเลี่ยงได้ 3 ช่องทาง ดังนี้ 1.สะพานทางเข้าหน้าคลังสินค้า (ขาออก) 2.ลงทางยกระดับอุดรภิรมย์ (ดอนเมืองโทลล์เวย์) และ 3.สะพานกลับรถฐานทัพอากาศ

สำหรับปัญหาจราจรที่กำลังจะเกิดขึ้นนี้ **ราจี สาโท** อายุ 47 ปี อาชีพขับแท็กซี่ บอกว่าปกติขับรถแท็กซี่ให้บริการที่บริเวณนี้เป็นประจำ เพราะเป็นพื้นที่ใกล้บ้าน และเป็นทางผ่านที่จะกลับบ้านใน จ.ปทุมธานี พอติดพอดี้ ที่ผ่านมาติดตามข่าวสารามาโดยตลอด และรู้ว่าจะมีการรื้อสะพานที่เข้าไปยังสนามบินดอนเมือง บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ฝั่งขาออก ซึ่งปกติแล้วถนนเส้นนี้มีรถวิ่งเป็นจำนวนมากทุกวัน และจะมีรถติดหนักในช่วงเช้าและเย็น เพราะถนนเส้นนี้มี 4 เลน แต่พอมาถึงช่วงนี้มีบีเอสเลนและทำเป็นสะพานเข้าสนามบิน



# ปิดวันนี้ทางเข้าคอนเมือง

## ● กรมทางหลวงทดลองปิด 3 วัน 3 ช่วง-ก่อนเริ่มปิดสร้างจริง 1 ก.ย.

เริ่มทดลองปิดวันนี้ สะพานข้ามสนามบินดอนเมือง กรมทางหลวง กำหนดทดลอง 3 วัน เพื่อประเมินจราจรก่อนปิดจริง 1 ก.ย.นี้

นายมนตรี เดชาสกุลสม ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 กรมทางหลวง เปิดเผยว่า ตั้งแต่วันที่ 31 ก.ค. จนถึงวันที่ 2 ส.ค.นี้ กรมทางหลวงจะทดลองปิดสะพานทางเชื่อมเข้าท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อประเมินและศึกษาผลกระทบด้านการจราจรก่อนจะเริ่มงานก่อสร้าง ทบสะพานเพื่อขยายถนนวิภาวดี จาก 2 ช่อง เพิ่มเป็น 3 ช่องทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้ วันที่ 31 ก.ค. เริ่มปิดเวลา 08.00-12.00 น. และเวลา 14.00-18.00 น. วันที่ 1 ส.ค. ปิดเวลา 04.00-09.00 น. และเวลา 17.00-21.00 น. วันที่ 2 ส.ค. ปิดเวลา 00.01-23.59 น.

สำหรับผู้ที่เดินทางเข้าออกสนามบินในช่วงวันเวลาดังกล่าว กรมทางหลวงขอแนะนำเส้นทางดังนี้ รถที่มาจากถนนวิภาวดีขาออก ให้ใช้สะพานต่างระดับคลังสินค้าข้ามสนามบินดอนเมืองหรือตรงไปใช้ สะพานกลับรถฐานทัพอากาศ แล้วเข้าประตูที่ 2 และ 3 ส่วนรถที่ลง จากดอนเมืองโทลล์เวย์ขาออก ลงทางด่วนข้ามสนามบินดอนเมือง ในทางกลับกัน รถจากถนนวิภาวดีขาเข้า เลี้ยวข้ามสนามบินดอนเมืองที่ ประตูทางเข้าที่ 3 และ 2 สำหรับรถที่จะออกจากสนามบินดอนเมือง ให้ใช้ทางออกที่ประตู 5, 6, 8 และ 9 ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะเริ่มปิด สะพานทางเข้าท่าอากาศยานดอนเมืองถาวร ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย.2560 จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ.



### ทช.ถนนยางพารา

วันก่อนสนทนาราชการหุดถึงกรมทางหลวงสนองนโยบายรัฐบาล นำยางพารามาผลิตเป็นอุปกรณ์ประกอบทาง มาวันนี้ไปที่กรมทางหลวงชนบทกันบ้างครับ เพราะกรมทางหลวงชนบทก็มีโครงการสนับสนุนการใช้ยางพารามาเป็นส่วนผสมในการก่อสร้างและซ่อมบำรุงถนน

คุณ พิศักดิ์ จิตวิริยะวสิน อธิบดีกรมทางหลวงชนบท แจ้งมาว่า ทช.ได้มีการวิจัยและพัฒนางานทางเพื่อสนับสนุนการใช้ยางพารามาเป็นส่วนผสมในการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุงถนน ซึ่งปัจจุบันพบว่าในผิวแบบพาราแอสฟัลต์คอนกรีตใช้ยางพารากับยางแอสฟัลต์ซีเมนต์ ร้อยละ 5 โดยน้ำหนัก เป็นอัตราส่วนที่เหมาะสมที่สุด โดยที่ผ่านมา ทช.ได้นำยางพารามาเป็นส่วนผสม ตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปี 2560 โดยคิดเป็นปริมาณ น้ำยางดิบ 22,659 ตัน หรือน้ำยางชั้น 11,330 ตัน คิดเป็นมูลค่ายางพารา 1,132.96 ล้านบาท

สำหรับในปี 2560 นี้ทช.ได้นำยางพารามาใช้ในการก่อสร้างและซ่อมบำรุงถนน จำนวน 557 โครงการ คิดเป็นปริมาณน้ำยางดิบ 7,172 ตัน

หรือน้ำยางชั้น 5,386 ตัน คิดเป็นมูลค่ายางพารา 358.61 ล้านบาท โดยมีการนำมาใช้ในงานก่อสร้างชั้นผิวทางของ ทช.อยู่ 2 ชนิด คือ ผิวทางพาราแอสฟัลต์ และผิวทางพาราแอสฟัลต์คอนกรีต

ซึ่งการนำยางพารามาเป็นส่วนผสมในการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนนนั้น ช่วยทำให้ถนนสามารถรับน้ำหนักจราจรได้สูงกว่ามีความต้านทานการเกิดร่องล้อได้ดี มีความต้านทานการแตกร้าวจากความล้าสูง เพิ่มความเืดเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัยต้านทานการลื่นไถลได้ดีกว่า โดยรวมแล้วจะทำให้ผิวทางมีอายุการใช้งานที่ยาวนานกว่ายางมะตอยธรรมดา ส่งผลให้ค่าบำรุงรักษาในระหว่างอายุการใช้งานลดลง

อย่างไรก็ตาม เพื่อสนับสนุนการใช้ยางพาราในประเทศให้มีปริมาณมากขึ้น ปัจจุบัน ทช.ได้ทดลองก่อสร้าง โดยเพิ่มปริมาณยางพารามผสมกับยางแอสฟัลต์ซีเมนต์ให้มากขึ้นเป็นร้อยละ 8 โดยได้ทดลองก่อสร้างไปแล้ว 8 สายทาง ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตามคุณลักษณะเชิงพฤติกรรมของผิวทาง หากผลการศึกษาทดลองเป็นที่พอใจ ทช.จะปรับปรุงและพัฒนาเป็นมาตรฐานทาง เพื่อดำเนินการก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

และในปีงบประมาณ 2561 ทช.ยังมีแผนการใช้ยางพาราเป็นน้ำยางดิบ 7,530 ตัน น้ำยางชั้น จำนวน 3,765 ตัน มูลค่ายางพารารวม 391.56 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของพี่น้องเกษตรกรชาวสวนยางต่อไป.

หวั่นปีงปอบ



# บขส.โละที่ดิน3ทำเลดิ่งเอกชนพัฒนามิกซ์ยูส

บขส.เปิดพัฒนาเชิงพาณิชย์สถานีขนส่ง 3 แห่ง สร้างรายได้ ล้างขาดทุน ปีนี้ ประเดิมสายใต้ เบรกย้ายเอกมัยไป บางนา รอลงเข็ม “แบงค็อก มอลล์”

นายอนุสรณ์ แสงนิมนวล ประธาน คณะกรรมการ (บอร์ด) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ต่อไปการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ใน สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) จากปัจจุบันมีบริษัทกลางจัดการให้ ทาง บขส.จะบริหารเอง เพื่อให้มีรายได้เพิ่ม มากขึ้นและป้องกันการรั่วไหล

“สถานีขนส่งจตุจักร วันธรรมดามี คนใช้บริการ 80,000 คนต่อวัน และ 120,000 คนต่อวันช่วงเทศกาล คาดว่า จะมีรายได้เพิ่มขึ้นเกือบปีละ 100 ล้านบาท จากรายได้ปี’59 ขาดทุน 115.852 ล้านบาท ส่วนปีนี้มีรายได้ 2,369 ล้านบาท ลดลงจากปีที่แล้ว 298 ล้านบาท”

ส่วนพื้นที่อื่น ๆ อยู่ระหว่างการ พิจารณาถึงรูปแบบการพัฒนา เช่น สถานีขนส่งเอกมัย 7 ไร่ เป็นพื้นที่ที่มี ประสิทธิภาพสูง ใกล้รถไฟฟ้าบีทีเอส ในการหารายได้จะคล้ายกับย่านสยาม พัฒนาเป็นโครงการมิกซ์ยูส ซึ่งบริษัท ที่ปรึกษากำลังดูรูปแบบที่เหมาะสม

คือ 1.จะนำโครงการเข้าร่วมทุน PPP และ 2.เปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอพัฒนา และให้เอกชนหาพื้นที่ใหม่สร้างสถานี เอกมัย ซึ่งรวมถึงการย้ายสถานีเอกมัย



**ทำเลทอง** - สถานีขนส่งเอกมัยบนถนนสุขุมวิท ติดรถไฟฟ้าบีทีเอส ล่าสุด บขส.มีข้อ ยุติจะย้ายไปอยู่ที่ใหม่ และนำที่ดินปัจจุบันให้เอกชนพัฒนาโครงการมิกซ์ยูส

ไปยังบางนาในโครงการ “แบงค็อก มอลล์” ที่กลุ่มเดอะมอลล์จะจัดพื้นที่ 7.5 ไร่ให้สร้างสถานีขนส่ง เป็นอีกทางเลือก หนึ่ง แต่ตอนนี้ยังไม่มีความคืบหน้าจาก เดอะมอลล์ จะเริ่มสร้างเมื่อไหร่

“ข้อสรุปพัฒนาเชิงพาณิชย์สถานี เอกมัย จะเปิดโอกาสให้เอกชนยื่นข้อ เสนอมา เพราะอยากให้ บขส.มีทางเลือกที่หลากหลายมากขึ้น”

นายจิรศักดิ์ เขียววิเศษกุล ผู้จัดการ ใหญ่ บขส. กล่าวว่า วิธีการสร้างรายได้ ให้ บขส. มีหลายวิธี การนำที่ดินสถานี ขนส่งเปิดให้เอกชนพัฒนาเป็นอีกทาง

หนึ่ง นำรายได้มาชดเชยที่ขาดทุน ซึ่ง บขส. เตรียมศึกษาใช้ประโยชน์ที่ดินสถานีขนส่ง ให้เกิดมูลค่าเพิ่ม ให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ 3 แห่ง ที่ สามแยกไฟฉาย 3 ไร่ สถานีเอกมัย 7 ไร่ และสถานีปิ่นเกล้าอีก 7-8 ไร่ อยู่ระหว่าง ประเมินมูลค่าโครงการ คาดว่าไม่เกิน สิ้นปีนี้จะสรุปรูปแบบการพัฒนาและการ ลงทุนได้

“ปีนี้จะประกาศที่โออาร์ที่ดินสามแยก ไฟฉาย เดิมเป็นพื้นที่สถานีขนส่งสายใต้ ส่วนปิ่นเกล้าน่าจะได้รูปแบบการพัฒนา ที่ชัดเจนก่อน จากนั้นถึงเปิดประมูลได้”



### สามัญสำนึก

พัฒนพันธุ์ วงษ์พันธุ์

## ระเบิดเวลา...รถไฟฟ้า

**ห**ลับรอมมา 1 ปีเต็ม ๆ จากที่เป็นพื้นหลออยู่ 1 สถานีที่สุดแล้วรถไฟฟ้าสายสีม่วง สามารถเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินเสียที

ไม่ต้องลงสายสีม่วงที่บางซื่อ และนั่งชัตเติลบัสเพื่อไปต่อสายสีน้ำเงิน เหมือนเมื่อก่อน

บันทึกไว้ด้วยว่า รัฐบาล คสช. คือ รัฐบาลที่เดินหน้าขับเคลื่อนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล แบบเต็มสตรีม

ไล่มาตั้งแต่สี่แยกส่วนต่อขยาย ทั้งฝั่งปากน้ำ และฝั่งพหลโยธิน

สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี

สีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง

สีชมพู แคราย-มีนบุรี

และที่เพิ่งเห็นชอบไปหมด ๆ คือ สีม่วงใต้ บางซื่อ-สุขสวัสดิ์-พระประแดง

ที่ยังรอส่ง ครม. อาทิ สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-ตลิ่งชัน และสีน้ำเงินที่ลากยาว จากบางแคต่อเนื่องไปถึงพุทธมณฑลสาย 4 รวมถึงสายสีแดง บางซื่อ-หัวหมาก

หลังจากไฟเขียว ให้เดินหน้าก่อสร้างรถไฟฟ้าครบทั้ง 10 เส้น กระทรวงคมนาคมยังมีแผนเดินหน้ารถไฟฟ้าเฟสที่ 2 ซึ่งนอกจากจะเสริมเติมโครงข่ายในเฟสที่ 1 ในกรุงเทพฯ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ยังลากยาวไปเชื่อมกับจังหวัดปริมณฑลใกล้เคียง รอบ ๆ กรุงเทพฯ

เหมือนโยแมงมุมดี ๆ นี้เอง

ล่าสุดคือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) ซึ่งเพิ่งเปิดรับฟังความคิดเห็นครั้งแรก เพื่อสรุปภาพรวม การเชื่อมระหว่างโซนตะวันออกและตะวันตก

“จะสรุปภายในเดือนสิงหาคมนี้ว่า รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลจะเป็นระบบไหน เช่น โมโนเรล โลตัสเรล และจะเป็นโครงข่ายย่อยที่จะนำเข้าไปบรรจุในแผนรถไฟฟ้าระยะที่ 2 ซึ่งใจกำลังศึกษา จะแล้วเสร็จปีหน้า” นายอาคม

เต็มพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม บอกกับผู้สื่อข่าว

นอกจากสายสีน้ำตาล ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจะเป็นทางด่วน, โมโนเรล หรือทางด่วน+โมโนเรล โดยนำเสาดมอบนถนนเกษตร-นวมินทร์ ที่สร้างทิ้งไว้นานแล้ว ยังมีสายสีอื่น ๆ ที่อยู่ระหว่างรอคิวศึกษาอีกหลายเส้นทาง

ไหน ๆ รัฐบาล คสช. เป็นหัวขบวนในเรื่องนี้ ที่อยากฝากเอาไว้ก็คือ อย่าให้มีปัญหา “พื้นหลอ” เกิดขึ้นซ้ำอีก เพราะดูจากรถไฟฟ้าที่ประมูลไปแล้ว รวมทั้งที่เพิ่งอนุมัติโครงการไปสด ๆ ร้อน ๆ มีโอกาสเกิดเหตุการณ์คล้าย ๆ กัน และอาจกลายเป็นระเบิดเวลาในอนาคต

ตัวอย่างจากสายสีม่วงเก่า (บางใหญ่) กับสีม่วงใหม่ (ราษฎร์บูรณะ-พระประแดง) ซึ่งในอนาคตจะต้องต่อเชื่อมกัน กลายเป็นบางใหญ่-พระประแดง

หรือสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี ซึ่งต้องเชื่อมกับศูนย์วัฒนธรรม-ตลิ่งชัน

คงซำกันไม่ออก ถ้าหากรถไฟฟ้านี้เส้นเดียวกัน จะมีผู้ให้บริการ 2 ราย

หากให้ต้องลงจากขบวนหนึ่ง เพื่อไปต่ออีกขบวนหนึ่ง ทั้ง ๆ ที่อยู่บนรางเดียวกัน คงแปลกพิลึก

แต่ที่น่าจะเป็นปัญหา และหนีไม่พ้นแน่นอน ก็คือ อัตราค่าบริการ เพราะสุดท้ายแล้ว ผู้รับหน้าที่เดินรถก็คือ “เอกชน” ซึ่งเป็นไปไม่ได้ที่ยอมเข้ามาเป็นผู้ประกอบการเดินรถ โดยไม่หวังผลกำไร

ดูง่าย ๆ จากรถไฟฟ้าสายสีเขียว วันนี้ถ้าต้องขึ้นจากหมอชิตไปสำโรง ต้องเสียค่าโดยสารถึง 46 บาท ถ้าไปบางหว้าก็ 52 บาท หรือสายสีม่วง จากบางใหญ่มาต่อสายสีน้ำเงินเพื่อไปหัวลำโพง แม้ รฟม.จะยกเว้นค่าเชื่อมต่อ 16 บาท แต่ต้องจ่ายค่าโดยสารตลอดเส้นทางถึง 70 บาท

ซึ่งในชีวิตจริง แต่ละวันเราอาจต้องต่อรถไฟฟ้ามากกว่า 1 สาย

เพราะฉะนั้น ใครที่คิดว่ามีรถไฟฟ้าเป็น 10 สาย จะตอบโจทย์การใช้ชีวิต อาจเป็นความจริงแค่เสี้ยวเดียว เนื่องจากค่าโดยสารที่สูงลิ่ว

ทั้งหลายทั้งปวง ไม่ว่าจุดเชื่อมต่อ หรือค่าโดยสาร รวมถึงปัญหาอื่น ๆ สมควรเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องคิดหาคำตอบไว้ตั้งแต่วันนี้

อย่าให้กลายเป็นระเบิดเวลาในวันหน้า



# 'ซีเมนส์'ยึดระบบรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน 2 หมื่นล้าน

"ช.การช่าง" ซื้อขบวนรถซีเมนส์ 35 ขบวน 2 หมื่นล้าน ริงสายสีน้ำเงิน ส่วนขยาย "บางซื่อ-ท่าพระและ หัวลำโพง-บางแค" คาดเปิดหุด 1 สถานีต่อเชื่อมสีม่วง หนุนผู้โดยสาร ได้เดินเพิ่มเป็นวันละ 3.5 แสนเที่ยว คน ต้นรายได้โต 10% บอร์ดบีโอไอ ไฟเขียว BEM-BTS ได้รับส่งเสริม ลงทุนซื้อรถไฟฟ้า-โมโนเรล 3 สาย กว่า 7 หมื่นล้าน

นายสมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ได้เซ็นสัญญา กับ บมจ.ช.การช่าง เป็นผู้รับจ้างในสัญญาการบริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 กม. วงเงินกว่า 19,642 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) จะเปิดให้บริการ ช่วงหัวลำโพง-หลักสองเดือน ก.ย. 2562 และช่วงเตาปูน-ท่าพระเดือน มี.ค. 2563

ส่วนระบบอาณัติสัญญาณและขบวนรถ จะซื้อ 35 ขบวน ๆ ละ 3 ตู้ สำหรับใช้เดินรถสายสีน้ำเงินเดิม 7 ขบวนและสีน้ำเงินต่อขยาย 28 ขบวน ทาง ช.การช่างตกลงจะซื้อของซีเมนส์ ผลิตจากโรงงานที่เวียนนา ประเทศออสเตรีย โดยหน้าตาและสเปกการจะทันสมัย และอัปเดตอุปกรณ์ภายในตัวรถให้มากขึ้นกว่าเดิม

"เลือกซีเมนส์ เพื่อเชื่อมกับระบบใต้ดินปัจจุบัน ขณะที่ราคาารถ ค่าซ่อมบำรุงอยู่ในกรอบเรารับได้ เพราะเราต้องการรถมีคุณภาพ ริงได้ดี ไม่เกิดปัญหาหากหยุดให้บริการ ตัวรถโครงสร้างเหมือนเดิม แต่ความจุจะมากขึ้น เช่น ปัจจุบันรับผู้โดยสารได้ 900 คน อาจเพิ่มอีก 100 คนต่อตู้"

สำหรับการติดตั้งระบบ



เจ้าตลาด - ในที่สุด 'ซีเมนส์'สามารถทวงเจ้าตลาดรถไฟฟ้าในประเทศไทยได้สำเร็จ หลังช.การช่าง สั่งซื้อ 35 ขบวนมาวิ่งบริการสายสีน้ำเงินทั้งโครงการ

อาณัติสัญญาณและทดสอบเดินรถ 1 สถานีเตาปูน-บางซื่อ ทางบริษัทดำเนินการเสร็จเร็วกว่าแผนที่กำหนด 7 วัน จากสัญญาจะต้องเสร็จวันที่ 15 ส.ค. แต่เร่งงานให้สามารถเปิดบริการได้ภายในวันที่ 11 ส.ค. 2560 ซึ่งหลังเปิด 1 สถานีแล้ว จะทำให้ผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินเดิมเพิ่มขึ้น 20,000- 30,000 เที่ยวคนต่อวัน จากปัจจุบันอยู่ที่ 330,000 เที่ยวคนต่อวัน เป็น 350,000 เที่ยวคนต่อวัน

"ผู้โดยสารจากสายสีม่วงจะเข้าในระบบสีน้ำเงินจะไม่เพิ่มก้าวกระโดด คาดว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 7% และรายได้ 10% จะรับรู้รายได้ในไตรมาส 3-4 คาดว่าทั้งปีรายได้ธุรกิจรถไฟอยู่ที่ 4,300 ล้านบาท และมีกำไร 400 ล้านบาท"

ทั้งนี้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินจะเพิ่มขึ้น ต่อเมื่อเปิดส่วนต่อขยายไปฝั่งธนฯ ต้องรอปี 2562 เนื่องจากการเปิดใช้ต้องสอดคล้องกับงานโยธาและขบวนรถที่ส่งผลิต ซึ่งรถเดิมรองรับคนที่เพิ่มขึ้นอีกหลาย 100,000 เที่ยวคนไม่

ได้ขนาดนั้น โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน ซึ่งภาครัฐต้องการให้ BEM ทอยเปิดใช้สายสีน้ำเงินต่อขยาย เช่น เปิด 2-4 สถานีก่อน เพราะมีงานโยธาบางส่วนที่สร้างเสร็จแล้ว จะต้องหารือกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ต่อไป

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมว่า วันที่ 27 ก.ค.ที่ผ่านมา คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน อนุมัติให้ 3 บริษัทรับสัมปทานรถไฟฟ้า 3 สาย ได้รับการส่งเสริมการลงทุนรถไฟฟ้าและรถโมโนเรล ได้แก่ สายสีน้ำเงินต่อขยายของบริษัท BEM จะซื้อรถ 35 ขบวน จากซีเมนส์ วงเงิน 22,036 ล้านบาท, สีชมพูแคราย-มีนบุรี ของ บจ.นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล และสีเหลืองลาดพร้าว-สำโรงของ บจ.อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล ในเคอบีทีเอส จะซื้อรถโมโนเรล 288 ตู้ จากบอมบาดีเออร์และบริษัท CRC ประเทศจีน รวม 50,000 ล้านบาท



# ITD ชีวรถไฟฟ้าทางคู่วัวหิน-ประจวบฯ

## ● วงเงิน 7.3 พันล้าน “รฟท.” คาดเซ็นสัญญาส.ค.นี้

“ITD” ชีวรถไฟฟ้าทางคู่วัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ วงเงิน 7.3 พันล้านบาท ยอมหันต่ำกว่าราคากลาง 15% ฟาก “รฟท.” คาดเซ็นสัญญาได้ภายในส.ค.นี้

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคมที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดให้เอกชนแข่งขันเสนอราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (อี-อ็อคชั่น) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่วัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร (กม.) ราคากลาง 7,305,260,000 บาท ซึ่งมีเอกชนเข้ายื่นเอกสาร 13 ราย จากที่เข้าซื้อทั้งหมด 30 ราย และผ่านเกณฑ์คัดเลือกเข้าเสนอราคา 11 ราย

ทั้งนี้ปรากฏว่าบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด โดยต่ำกว่าราคากลางถึง 15% หรือ 1,498 ล้านบาท ซึ่งขั้นตอนต่อไป คือ คณะกรรมการประกวดราคาที่มีนายทงตักดี พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่า รฟท.ฝ่ายธุรกิจเดินรถ เป็นประธาน จะพิจารณารายละเอียดราคาที ITD เสนอ ก่อนสรุปผลประกวดราคา รายงานให้ผู้ว่า รฟท.พิจารณา และเสนอผลประกวดราคาต่อคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท.

อย่างไรก็ตามเนื่องจากทางคู่วัวหิน ยังไม่ได้รับการอนุมัติรายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงต้องรอให้ได้รับอนุมัติก่อนถึงจะลงนามในสัญญาได้ ซึ่งล่าสุดทางคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม (คชก.) ได้ให้ความเห็นชอบผล EIA แล้ว เหลือเพียงเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น ซึ่งคาดว่าจะเสนอได้ในเดือนสิงหาคมนี้ และรฟท.จะสามารถลงนามกับ ITD ได้ในเดือนเดียวกัน

ทั้งนี้ล่าสุด รฟท.ได้เปิดประกวดราคาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่วัวหินจำนวน 5 สายทาง ครบทั้งหมดแล้ว โดยอีก 4 สายทางที่เหลือ คือ 1.สายนครปฐม-หัวหิน ซึ่งแบ่งเป็น 2 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วง นครปฐม-หนองปลาไหล ราคากลาง 8,390,090,000 บาท สัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน ราคากลาง 7,676,930,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 21 กรกฎาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 31 กรกฎาคม 2560 กำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่น วันที่ 10 สิงหาคม 2560

2.สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร แบ่งเป็น 2 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย ราคากลาง 6,579,910,000 บาท และสัญญาที่ 2 ช่วงบางสะพานน้อย-ชุมพร ราคากลาง 6,071,500,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 11 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 21 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 31 สิงหาคม 2560

3.สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ แบ่ง

เป็น 3 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วงมาบกะเบา-คลองขนานจิตร ราคากลาง 7,721,130,000 บาท สัญญาที่ 2 ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 11 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 21 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 1 กันยายน 2560

ส่วนสัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ราคากลาง 9,399,460,000 บาท จำหน่ายเอกสารประกวดราคาวันที่ 27 มิถุนายน - 4 กรกฎาคม 2560 ยื่นเอกสารวันที่ 18 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 28 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 7 กันยายน 2560

4.สายลพบุรี-ปากน้ำโพ แบ่งเป็น 2 สัญญา โดย รฟท.เปิดประกวดราคา สัญญาที่ 2 ก่อน คือ ช่วงท่าแค-ปากน้ำโพ ราคากลาง 8,813,300,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 11 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 21 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 4 กันยายน 2560 ขณะสัญญาที่ 1 ช่วงบ้านกล้วย-โคกกระเทียม (ทางรถไฟยกยกระดับ) ราคากลาง 10,147,050,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 18 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคา วันที่ 28 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 7 กันยายน 2560 ■



# ITD ชีวรถไฟฟ้าทางคู่วัวหิน-ประจวบฯ

## ● วงเงิน 7.3 พันล้าน “รฟท.” คาดเซ็นสัญญาส.ค.นี้

“ITD” ชีวรถไฟฟ้าทางคู่วัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ วงเงิน 7.3 พันล้านบาท ยอมหันต่ำกว่าราคากลาง 15% ฟาก “รฟท.” คาดเซ็นสัญญาได้ภายในส.ค.นี้

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคมที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดให้เอกชนแข่งขันเสนอราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (อี-อ็อคชั่น) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่วัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร (กม.) ราคากลาง 7,305,260,000 บาท ซึ่งมีเอกชนเข้ายื่นเอกสาร 13 ราย จากที่เข้าซื้อทั้งหมด 30 ราย และผ่านเกณฑ์คัดเลือกเข้าเสนอราคา 11 ราย

ทั้งนี้ปรากฏว่าบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด โดยต่ำกว่าราคากลางถึง 15% หรือ 1,498 ล้านบาท ซึ่งขั้นตอนต่อไป คือ คณะกรรมการประกวดราคาที่มีนายทงตักดิ์ พงษ์ประเสริฐ รองผู้ว่า รฟท.ฝ่ายธุรกิจเดินรถ เป็นประธาน จะพิจารณารายละเอียดราคาที ITD เสนอ ก่อนสรุปผลประกวดราคา รายงานให้ผู้ว่า รฟท.พิจารณา และเสนอผลประกวดราคาต่อคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท.

อย่างไรก็ตามเนื่องจากทางคู่วัวหิน ยังไม่ได้รับการอนุมัติรายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงต้องรอให้ได้รับอนุมัติก่อนถึงจะลงนามในสัญญาได้ ซึ่งล่าสุดทางคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม (คชก.) ได้ให้ความเห็นชอบผล EIA แล้ว เหลือเพียงเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น ซึ่งคาดว่าจะเสนอได้ในเดือนสิงหาคมนี้ และรฟท.จะสามารถลงนามกับ ITD ได้ในเดือนเดียวกัน ทั้งนี้ล่าสุด รฟท.ได้เปิดประกวดราคาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่วัวหินจำนวน 5 สายทาง ครบทั้งหมดแล้ว โดยอีก 4 สายทางที่เหลือ คือ 1.สายนครปฐม-หัวหิน ซึ่งแบ่งเป็น 2 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วง นครปฐม-หนองปลาไหล ราคากลาง 8,390,090,000 บาท สัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน ราคากลาง 7,676,930,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 21 กรกฎาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 31 กรกฎาคม 2560 กำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่น วันที่ 10 สิงหาคม 2560

2.สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร แบ่งเป็น 2 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย ราคากลาง 6,579,910,000 บาท และสัญญาที่ 2 ช่วงบางสะพานน้อย-ชุมพร ราคากลาง 6,071,500,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 11 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 21 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 31 สิงหาคม 2560

3.สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ แบ่ง

เป็น 3 สัญญา คือ สัญญาที่ 1 ช่วงมาบกะเบา-คลองขนานจิตร ราคากลาง 7,721,130,000 บาท สัญญาที่ 2 ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 11 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 21 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 1 กันยายน 2560

ส่วนสัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ราคากลาง 9,399,460,000 บาท จำหน่ายเอกสารประกวดราคาวันที่ 27 มิถุนายน - 4 กรกฎาคม 2560 ยื่นเอกสารวันที่ 18 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 28 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 7 กันยายน 2560

4.สายลพบุรี-ปากน้ำโพ แบ่งเป็น 2 สัญญา โดย รฟท.เปิดประกวดราคา สัญญาที่ 2 ก่อน คือ ช่วงท่าแค-ปากน้ำโพ ราคากลาง 8,813,300,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 11 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคาวันที่ 21 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 4 กันยายน 2560 ขณะสัญญาที่ 1 ช่วงบ้านกล้วย-โคกกระเทียม (ทางรถไฟยกยกระดับ) ราคากลาง 10,147,050,000 บาท กำหนดยื่นเอกสารวันที่ 18 สิงหาคม 2560 แจ้งผลผู้มีสิทธิ์เสนอราคา วันที่ 28 สิงหาคม 2560 และกำหนดเสนอราคาอี-อ็อคชั่นวันที่ 7 กันยายน 2560 ■



## รฟม.ยันสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-คูคต เสร็จทันตามแผน คุยงานก่อสร้างคืบ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม และโฆษกกระทรวงคมนาคม เปิดเผยความคืบหน้าการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวว่า ขณะนี้ งานก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดบริเวณ แยกรัชโยธิน มีความก้าวหน้า 48.33% คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2562

ส่วนงานก่อสร้างสะพานรถยนต์

ข้ามแยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินการก่อสร้างฐานรากทั้งหมดแล้ว และอยู่ระหว่างก่อสร้างเสาทางวิ่งรถไฟฟ้า พร้อมเสา และคานสะพานรถยนต์ มีความก้าวหน้า 65.39% คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2562 เช่นกัน

โฆษกกระทรวงคมนาคม กล่าวอีกว่า ในส่วนของงานก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามแยกราชโยธิน ดำเนินการก่อสร้างเสาเข็มเจาะบริเวณหัวมุมเกาะกลางถนนพหลโยธิน และอยู่ระหว่างก่อสร้างฐานรากเสาทางวิ่งรถไฟฟ้า พร้อมเสาและคานสะพานรถยนต์ ปัจจุบันมีความก้าวหน้า 56.06% คาดว่า จะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการทันตามกำหนดเดิม

ทางด้านงานก่อสร้างสะพานรถไฟฟ้าข้ามทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์ บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ล่าสุดดำเนินการก่อสร้างเสาเข็มเจาะทั้งหมดแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างก่อสร้างฐานราก และเสาทางวิ่งรถไฟฟ้าก็มีความก้าวหน้า 22.87%



■ **นพวรรณ เศษเสถียร**  
กรุงเทพธุรกิจ

‘**รถไฟทางคู่**’ เป็นโครงการสำคัญที่รัฐบาลหวังจะใช้เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งระหว่างเมือง โดยเปลี่ยนโหมดการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนสูงมาเป็นระบบรางมากขึ้น แต่ช่วงที่ผ่านมากการประมูลรถไฟทางคู่เฟสแรก 5 เส้นทางต้องหยุดชะงักไปชั่วคราว เพราะรัฐบาลต้องการทำให้การแข่งขันเป็นธรรม เปิดกว้าง และโปร่งใสมากขึ้น

ย้อนไปเมื่อต้นปี 2560 การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้เปิดประมูลรถไฟทางคู่ทั้ง 5 เส้นทาง วงเงินลงทุนประมาณ 95,800 ล้านบาท ได้แก่ 1. เส้นทางนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร วงเงิน 19,000 ล้านบาท

- 2. เส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 116 กิโลเมตร วงเงิน 23,000 ล้านบาท
- 3. เส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ 132 กิโลเมตร วงเงิน 28,000 ล้านบาท
- 4. เส้นทางหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร วงเงิน 9,800 ล้านบาท และ
- 5. เส้นทางประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร วงเงิน 16,000 ล้านบาท

โดยขณะนั้นคณะกรรมการประมูลได้พิจารณาผู้ผ่านคุณสมบัติเสร็จแล้ว แต่ ร.ฟ.ท. กลับเลื่อนวันประกาศผลผู้ผ่านคุณสมบัติออกไปอย่างไม่มีการกำหนด จากเดิมในวันที่ 20 ก.พ. 2560 เหตุเพราะมีกระแสข่าวว่า **“ผู้ใหญ่ในบ้านเมืองขอข้อมูลไปดู”**

जूๆ วันที่ 23 ก.พ. 2560 ฟ้าก็ฝ้าเปรี้ยง เมื่อ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ใช้อำนาจตามมาตรา 44 ออกคำสั่งฉบับที่ 10/2560 ปลดนายวุฒิชัย ทัฬหายุทธินทร ผู้ว่าการรถไฟฯ พ้นตำแหน่ง ซึ่งผู้ใหญ่ในกระทรวงคมนาคมประสานเสียงกันว่า เป็นเพราะการประมูลรถไฟทางคู่ล่าช้าแถมยังมีกรร้อเรียนจนวนมาก และยั้งสั่งการให้ปรับโครงสร้างคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. ใหม่

ในวันเดียวกัน คสช. ได้ออกคำสั่ง 11/2560 ให้ตั้งคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

# เกมฮุบ ‘รถไฟทางคู่’ ‘รายกลาง’ วกกำล้ง ‘บึกรับเหมา’



(ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง) ขึ้นมากำกับ การประมูลโครงการรถไฟทางคู่ 7 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟทางคู่เฟส 1 ที่กำลังประกวดราคา 5 เส้นทาง และโครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 2 เส้นทาง ได้แก่ 1. เส้นทางสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร วงเงินประมาณ 10,000 ล้านบาท และ 2. เส้นทางชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร วงเงิน 24,000 ล้านบาท

สุดท้ายซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้างตัดสินใจ **ล้างไพ่ สั่งล้มประมูลรถไฟทางคู่เฟส 1 ทั้ง 5 เส้นทาง พร้อมให้ปรับเงื่อนไขการประมูล (TOR) ใหม่ทั้งหมด** โดยให้เหตุผล 4 ข้อ คือ 1. TOR เดิมกำหนดสัดส่วนผลงานของผู้เข้าร่วมประมูลสูงเกินไป จนกีดกันไม่ให้ผู้รับเหมารายเล็กและรายกลางเข้าร่วมประมูล 2. กำหนดมูลค่าสัญญาแต่ละโครงการสูงเกินไป จนทำให้ผู้รับเหมารายเล็กไม่สามารถเข้าร่วมประมูลได้ 3. กีดกันผู้รับเหมารายย่อยทางอ้อม โดยไม่ให้เจ้าของเทคโนโลยีระบบ

อาณัติสัญญาธรรมมีอื่กับผู้รับเหมารายย่อย และ 4. กำหนดให้รวมเครื่องจักรเฉพาะที่ใช้ในการก่อสร้างไว้ในสัญญา ซึ่งเป็นกรไม่โปร่งใส **เงื่อนไข TOR ใหม่จึงขอยรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง จาก 5 สัญญาเป็น 13 สัญญา** โดยในจำนวนนี้มีสัญญาติดตั้งระบบอาณัติสัญญา 3 ฉบับ ขณะเดียวกันได้ลดมูลค่าสัญญาลงให้เหลือประมาณ 5,000-10,000 ล้านบาทต่อสัญญาและตัดการซื้อเครื่องจักรบางประเภทออกไปด้วย

จากนั้น ร.ฟ.ท. ได้ทยอยเปิดประมูลรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางใหม่เป็นรอบที่ 2 เริ่มตั้งแต่เดือน พ.ค. ที่ผ่านมก ปรากฏว่า **TOR ใหม่** เปิดกว้างให้ **“ผู้รับเหมารายกลาง”** เข้าร่วมประมูลได้มากขึ้น จากเดิมที่มีเฉพาะรายใหญ่หรืออยู่ในตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกิจการร่วมค้าจากต่างประเทศเท่านั้นที่ยื่นข้อเสนอ

เห็นได้จากการเปิดประมูลทางคู่รอบที่ 2 เส้นทางแรก **หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์** ที่มีผู้ยื่นข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิคเพิ่ม



## ไฟฉายและบางพลัดคืบหน้า รถไฟฟ้าเสิร์ฟจุดโมงค์เตะมือ

นายวิทยา พันธุ์มงคล ผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม. เปิดเผยว่า การติดตั้ง  
คานเหล็กรองรับทางวิ่งรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงตัดผ่าน  
ข้ามแยกบางพลัดและแยกไฟฉาย ขณะนี้การก่อสร้างคืบหน้าไปมาก  
คาดว่าจะแล้วเสร็จตามกรอบเวลาที่ตำรวจอนุมัติปิดการจราจรภายใน  
เดือน ต.ค. นี้ ทั้งนี้ หลังจากก่อสร้างเสร็จแล้ว รฟม. จะรีบส่งมอบพื้นที่  
แยกไฟฉายคืนให้ กทม. เพื่อก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดข้ามแยกไฟฉาย  
ต่อไป รวมถึงพื้นที่ก่อสร้างในช่วงอื่นๆ รฟม. จะเร่งทยอยคืนผิวจราจร  
ซึ่งตามแผนถนนเพชรเกษมจะคืนผิวจราจรได้ภายในเดือน ต.ค. นี้ ส่วน  
ถนนจรัญสนิทวงศ์ คาดว่าจะคืนผิวจราจรได้ภายในต้นปี 2561.



# บินไทยชี้เส้นทางญี่ปุ่นยังฮิต ตัวเลขเติบโตทุกชั้นโดยสาร

“บินไทย” มั่นใจครึ่งปีหลัง ตลาดเส้นทางบินญี่ปุ่นยังเติบโตดี หลังเทรนด์นักท่องเที่ยวไทยกระจายตัวออกนอกเมืองหลักมากขึ้น ด้านบริษัททัวร์เอาต์บาวนด์ เผยเศรษฐกิจไทยซบเซา ลดกำลังซื้อทัวร์ญี่ปุ่นลดลงกว่า 60%

นายนิวัฒน์ชัย ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา ผู้จัดการบริการสนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยถึงภาพรวมของผู้โดยสารในตลาดญี่ปุ่น ว่า ในช่วงครึ่งหลังปี 2560 นี้ คาดว่าผู้โดยสารที่เดินทางด้วยการบินไทยมายังสนามบินนาริตะจะยังเติบโต เนื่องจากญี่ปุ่นเป็นจุดหมายที่คนไทยนิยมมาท่องเที่ยว ประกอบกับสนใจออกเดินทางไปยังนอกเมืองมากขึ้น

โดยในส่วนของการบินไทยนั้นมีจุดบินสู่ญี่ปุ่นมากถึง 6 จุดบิน รวม 10-11 เที่ยวบินต่อวัน นับเป็นทางเลือกหลากหลาย รองรับแนวโน้มพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

“หากไม่มีปัญหาเรื่องเศรษฐกิจ ไรศรระบาด หรือการเมือง คาดว่าแนวโน้มในอีก 5 เดือนที่เหลือของปีนี้ ปริมาณผู้โดยสารจะยังเติบโตดี เพราะนอกจากคนไทยยังนิยมเดินทางมาเที่ยวญี่ปุ่นแล้ว ชาวต่างชาติซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวญี่ปุ่นยังวางใจเดินทางกับการบินไทยด้วย”

ขณะที่ผลการดำเนินงานในช่วง 5 เดือนแรกที่ผ่านมา พบว่ามีผู้โดยสารและรายได้ในเส้นทางนาริตะเติบโตระดับ 1 หลัก เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เป็นการเพิ่มขึ้นทั้งที่นั่งระดับ

ชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด

ด้านนายยุทธนาภรณ์ ดิษฐาพร ผู้จัดการ บริษัท เอิร์ธ ออ คอมเมิร์ซ จำกัด ผู้ประกอบการบริษัทนำเที่ยวต่างประเทศ (เอาต์บาวนด์) กล่าวว่า ในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ ยอดนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปญี่ปุ่นผ่านบริษัทนำเที่ยวลดลงมากถึง 60% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

ทั้งนี้ เป็นผลจากปัญหาเศรษฐกิจส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อโดยตรง ประกอบกับคนไทยเองมีพฤติกรรมเดินทางท่องเที่ยวด้วยตัวเองมากขึ้น เพราะญี่ปุ่นเป็นจุดหมายที่เดินทางเองได้อย่างสะดวกสบาย และยังสามารถคุมค่าใช้จ่ายได้เอง

บริษัทจึงปรับแผนสร้างความแตกต่างด้วยการออกแบบโปรแกรมทัวร์นำเสนอกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเพื่อเจาะนักท่องเที่ยวกลุ่มไฮเอนด์เป็นหลัก และเชื่อมโยงกับกลุ่มชุมชนหมู่บ้านญี่ปุ่นที่เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าเยี่ยมชมและให้นักท่องเที่ยวได้ลองทำกิจกรรมแปลกใหม่ โดยราคาทัวร์ของบริษัทเฉลี่ยเริ่มต้นอยู่ที่ราว 6 หมื่นบาท สำหรับการเดินทางระยะเวลา 4 คืน 5 วันในเมืองฮอกไกโด

“บริษัทไม่เลือกใช้กลยุทธ์ปรับลดราคาแพ็คเกจทัวร์เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เพราะต้องดูเรื่องต้นทุนด้วย โดยขณะนี้ต้นทุนราคารถเช่าและโรงแรมในญี่ปุ่นปรับขึ้นค่อนข้างสูงมาก ทำให้ต้นทุนบริษัทนำเที่ยวมากขึ้นตามไปด้วย” นายยุทธนาภรณ์กล่าว



# คิงเพาเวอร์ทุ่มสุดตัวคว่ำสัญญา 10 ปี สัมปทานพื้นที่เชิงพาณิชย์ดอนเมือง

ผู้จัดการรายวัน 360 - เผย “คิงเพาเวอร์” ฉลุย สัมปทานพื้นที่เชิงพาณิชย์ สนามบินดอนเมืองพื้นที่กว่า 2,500 ตร.ม. หลังเสนอผลตอบแทนสูงสุด 17.65 ล้านบาท/เดือน สูงกว่า คู่แข่ง “เซ็นทรัล-เดอะมอลล์” เท่าตัว “นิตินัย” เผยเตรียมเสนอบอร์ดอนุมัติ ส.ค. ส่วนประมูล APM ใช้วิธีพิเศษ เพื่อความรวดเร็ว ตัดสินที่ราคาโดยไม่กระทบคุณภาพ

นายนิตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เปิดเผยว่า การประมูล การให้สิทธิประกอบกิจการโครงการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคาร 1 ท่าอากาศยานดอนเมือง อายุสัมปทาน 10 ปี จำนวน 98 พื้นที่ รวม 2,510.37 ตรม. นั้น มีผู้ผ่านคุณสมบัติ 3 ราย ซึ่งปรากฏว่าบริษัท คิงเพาเวอร์สุวรรณภูมิ จำกัด (KPS) เสนอผลตอบแทนที่ดีที่สุด 17.65 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 9,180 บาทต่อตรม. (โดยราคากลางอยู่ที่ 6,000 บาทต่อตรม.) บริษัท เซ็นทรัลคอปเปอร์เซ็น จำกัด เสนอผลตอบแทนที่

9.61 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 5,000 บาทต่อตรม. และบริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด เสนอผลตอบแทนที่ 8.1 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 4,212 บาทต่อตรม.

โดยกรรมการประกวดราคาได้สรุปผลเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณา รายได้ ทอท. แล้วเมื่อวันที่ 27 ก.ค. ที่ผ่านมา และเตรียมเสนอบอร์ด ทอท. ในการประชุมวันที่ 23 ส.ค.ต่อไป

**วิธีพิเศษประมูล APM สุวรรณภูมิ เน้นคุณภาพ**  
ส่วนการประมูลงานซื้อพร้อมติดตั้งงานระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automated People Mover: APM) ราคากลางที่ 2,894,959,247.20 บาทโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในครั้งที่ 3 นั้น นายนิตินัยกล่าวว่า คณะกรรมการ (บอร์ด) ได้เห็นชอบให้เปลี่ยนวิธีจัดทําเป็นวิธีพิเศษและคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์ราคาซึ่งมุ่งประสิทธิภาพ และไม่ให้ส่งผลกระทบต่อค่าเช่า โดย ทอท. ได้ปรับข้อกำหนดและรายละเอียดในการจัดทํา (TOR) เฉพาะส่วนของการยื่นเอกสารเสนอราคา ให้สอดคล้องกับวิธีพิเศษ และเกณฑ์ในการคัดเลือก

เท่านั้น ไม่มีผลต่อรายการประกอบแบบ (Specification) และยังคงเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตทั้ง 4 รายคือ ISI (ญี่ปุ่น), มิทซูบิชิ (ญี่ปุ่น), บอมบาร์ดิเอร์ (ฝรั่งเศส) และซีเมนส์ (เยอรมัน) มายื่นข้อเสนอ และผู้ที่เคยซื้อเอกสารประมูลทั้งหมด 9 ราย ให้เข้าร่วมเสนอสินค้าที่ตรงตามข้อกำหนด และรายละเอียดในการจัดทํา

ทั้งนี้ ตามแผนงานจะสรุปผลประมูลระบบ APM ได้ประมาณกลางเดือน ก.ย. และจะนำเสนอผลต่อที่ประชุมบอร์ด ทอท. ในเดือน ก.ย.ต่อไป.



# “คิงเพาเวอร์” ชูพื้นที่ดอนเมือง

## ● เสนอราคาสูงลิ่วเดือนละ 9,180 บาท สกัดคู่แข่ง

“คิงเพาเวอร์” ใจป้ำเสนอผลตอบแทนบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ท่าฯ ดอนเมืองให้ AOT สูงลิ่วเดือนละ 9,180 บาทต่อตร.ม. สูงกว่าราคากลางอยู่ที่ 6,000 บาทต่อตร.ม. พร้อมการันตีรายได้ขั้นต่ำเดือนละ 17.65 ล้านบาท

นายนิติชัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคมที่ผ่านมา AOT ได้รายงานผลการประกวดราคางานบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคาร 1 ท่าอากาศยานดอนเมือง พื้นที่ 2,510 ตารางเมตร (ตร.ม.) ซึ่งบริษัท คิงเพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด (KPS) บริษัทในเครือ คิงเพาเวอร์ กรุ๊ป เป็นผู้เสนอผลตอบแทนสูงสุด ให้คณะกรรมการพิจารณารายได้ AOT รับทราบ

ทั้งนี้ งานดังกล่าวมีราคากลางที่ 6,000 บาทต่อตารางเมตร (ตร.ม.) ต่อเดือน โดย KPS เสนอผลตอบแทนให้ AOT สูงสุดที่ 9,180 บาทต่อตร.ม.ต่อเดือน และเสนอผลตอบแทนขั้นต่ำให้ AOT ที่ 17.65 ล้านบาทต่อเดือน ขณะที่บริษัท เซ็นทรัลรีเทล คอร์ปอเรชั่น จำกัด เสนอผลตอบแทน 5,000 บาทต่อตร.ม.ต่อเดือน ผลตอบแทนขั้นต่ำที่ 9.61 ล้านบาทต่อเดือน ส่วนบริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด เสนอผลตอบแทนให้ AOT 4,212 บาทต่อตร.ม.ต่อเดือน ผลตอบแทนขั้นต่ำที่ 8.1

ล้านบาทต่อเดือน

นายนิติชัย กล่าวต่อว่า ขั้นตอนจากนี้ AOT จะเสนอผลการประกวดราคาดังกล่าวต่อที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ที่มีนายประสงค์ พูนธเนศ อธิบดีกรมสรรพากรเป็นประธาน ในวันที่ 23 สิงหาคมนี้ หากได้รับความเห็นชอบก็จะนัดลงนามในสัญญากับ KPS โดยคาดว่าจะลงนามได้ช่วงต้นเดือนกันยายน 2560 จากนั้นจะให้เวลาผู้รับงานดำเนินการติดตั้งและตกแต่งร้านค้าอีก 90 วัน

สำหรับงานบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคาร 1 ท่าอากาศยานดอนเมือง มีจำนวน 98 พื้นที่รวม 2,510.37 ตร.ม. (Bus Gate, ชั้น 1-ชั้น 4) และอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 2 (Pier 2) ซึ่งจะมีผู้รับงานเพียงรายเดียว มีอายุสัญญา 10 ปี นับแต่วันส่งมอบพื้นที่ โดยอนุญาตให้ดำเนินการพัฒนา และบริหารจัดการพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์สำหรับร้านค้ารายย่อยหรือบริการต่างๆ ประเภท ร้านอาหารและเครื่องดื่ม, ธุรกิจบริการ และธนาคาร

ทั้งนี้ ปัจจุบันกลุ่มคิงเพาเวอร์ได้รับสัมปทานพื้นที่จำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ท่า

อากาศยานดอนเมืองอยู่แล้ว โดยมีพื้นที่ 1,100 ตร.ม. จ่ายผลตอบแทนให้ AOT 63 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 756 ล้านบาทต่อปี อายุสัญญา 10 ปี ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2555-30 กันยายน 2565 ขณะทำงานบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ประเภทสินค้าบริการ และประเภทอาหารและเครื่องดื่ม ท่าอากาศยานดอนเมือง พื้นที่ประมาณ 2,700 ตร.ม. ปัจจุบันมีบริษัท เดอะมอลล์ฯ เป็นผู้ได้รับงาน โดยเสนอค่าตอบแทนขั้นต่ำรายเดือนเป็นแรกเป็นเงิน 16.7 ล้านบาท หรือปีละ 200 ล้านบาท จะครบสัญญาวันที่ 30 กันยายน 2565 ซึ่งการที่ AOT เปิดประกวดราคางานบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1 ท่าอากาศยานดอนเมือง จะทำให้มีรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นอย่างมาก

ขณะเดียวกัน AOT ยังเตรียมเปิดประกวดราคาเพื่อจัดหาผู้รับงานบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงไตรมาส 4/2560 (ก.ค.-ก.ย.) และสรุปผลต้นปี 2561 โดยรวมพื้นที่เชิงพาณิชย์เดิมที่คิงเพาเวอร์ รับสัมปทานประมาณ 20,000 ตร.ม. ซึ่งคิงเพาเวอร์จะหมดอายุสัญญาเดือนกันยายน 2563 และพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (เซทเทิลไลท์) อย่างน้อย 10,000 ตร.ม. ■



ขึ้นจาก 8 รายเป็น 13 ราย ส่วนเส้นทางที่ 2 **นครปฐม-หัวหิน** จำนวน 2 สัญญา มีผู้ยื่นข้อเสนอเพิ่มจาก 6 ราย เป็น 11-12 ราย

แต่เมื่อถึงกระบวนการเคาะราคาเส้นทาง หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 27ก.ค.ปรากฏว่า ผู้รับเหมายักษ์ใหญ่ในตลาดหลักทรัพย์อย่าง **บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อบเมนต์ จำกัด (มหาชน) หรือITD** ก็ยังเป็นรายที่เสนอราคาต่ำที่สุด 5,807 ล้านบาท และต่ำกว่าราคากลางเกือบ 20% ขณะที่ผู้รับเหมารายอื่นที่มีส่วนผสมทั้งรายใหญ่ และรายกลางที่ผ่านคุณสมบัติเข้าร่วมประมูล 11 ราย

สิ่งที่เกิดขึ้นสะท้อนว่า แม้ TOR จะเปิดกว้างอย่างไร แต่สุดท้าย “ผู้รับเหมารายกลาง” ก็ต้องเหนื่อยมาก ถ้าหากต้องแข่งขันกับรายใหญ่ที่เป็นเจ้าตลาดที่มี “ทุนหนา”

**จึงต้องจับตาการประมูลอีก 12 สัญญา ที่เหลือว่าจะมีผู้รับเหมารายกลางจะแทรกตัวเข้ามาได้หรือไม่**

โดยเฉพาะในโครงการรถไฟทางคู่ **เฟสที่ 2 จำนวน 9 เส้นทาง มูลค่าเกือบ 400,000 ล้านบาท** ซึ่งกระบวนการในขณะนี้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. แล้ว 8 เส้นทาง แต่ยังไม่มีการใดผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ซึ่งตามแผนคาดว่าจะเริ่มเปิดประมูลได้ในปี 2561

โดยหากพิจารณาตามไทม์ไลน์การดำเนินการ นับว่าค่อนข้าง “ล่าช้า” เมื่อเทียบกับเป้าหมายเดิมที่จะขออนุมัติ ครม. ทั้งหมดในช่วงกลางปีที่ผ่านมา และลงนามสัญญาในปี 2560

ก็ได้แต่หวังว่า โครงการรถไฟทางคู่ทั้ง 16 เส้นทางแม้จะล่าช้า นอกจากจะให้หมาขอตัววี เพราะประชาชนรออยู่แล้ว

เกมนี้ “บีกรับเหมา” จะยังคง “สูบ” แค้กก่อนโตไปครองได้อีกหรือไม่?

**หนังสือพิมพ์ ข่าวสด ติดตาม !**



“แต่ถ้ามีการปิดสะพานและปิดการจราจรเพื่อก่อสร้างบริเวณดังกล่าว เชื่อว่ารถติดหนักกว่าเดิมแน่นอน เพราะจุดนี้เป็นอีกจุดสำคัญจุดหนึ่งที่เป็นสาเหตุให้รถติดในถนนวิภาวดีฯฝั่งขาออก เพราะหากหลุดพ้นจากจุดนี้ไปรถก็จะคล่องตัวมากขึ้น และจะไปติดอีกที่ตรงตลาดสี่มุมเมือง แต่ถ้ามองระยะยาวหรือในอนาคตข้างหน้า หากโครงการที่วางนี้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและเปิดใช้งานน่าจะทำให้การจราจรดีขึ้น คล่องตัวขึ้นก็ได้” แทน ให้ความเห็น

ไม่ต่างกับกับ กัญญิศา บุญชุม อายุ 17 ปี นักเรียนโรงเรียนแห่งหนึ่งย่านดอนเมือง ที่บอก

บิณฑอนเมืองอีก 1 เลน ทำให้เหลือถนนให้รถทางตรงเพียง 2 เลน เท่านั้น บริเวณนี้จึงเป็นลักษณะ

คอขวด รถต้องมาบีบเลนกับบริเวณนี้ ทำให้รถติดหนักในช่วงเวลาเร่งรีบ

“ผมไม่ได้รู้สึกเป็นกังวลมากนัก หรือมีการเตรียมตัวอะไรเป็นพิเศษ เพราะถ้าหากผู้โดยสารเรียกก็ต้องไปส่งอยู่ดี แต่ถ้าไม่มี

ผู้โดยสารก็จะพยายามไม่เข้ามาเส้นนี้ เราเป็นรถให้บริการรถสาธารณะ ผู้โดยสารเรียกก็ต้องไป ให้ไปทางไหนเราก็ต้องไป จะพาไปทางเลี้ยวอาจถูกต่อว่าและหาว่าพาออกนอกเส้นทาง” ราจี กล่าว

ขณะที่ แทน บัณฑิต อายุ 41 ปี คนขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างหน้าวัดดอนเมือง เชื่อว่าไม่น่าจะได้รับผลกระทบมากนัก เพราะลูกค้าที่มารับบริการส่วนใหญ่จะเป็นช่วงเย็น พอถึงรถมาลงตรงสถานีดอนเมืองก็จะข้ามรางรถไฟมาใช้บริการเพื่อกลับบ้านในซอยสองประกายข้าง บริเวณใกล้เคียงบ้าง ไม่ค่อยได้ออกไปถนนวิภาวดีรังสิตสักเท่าไร

ว่า ปกตินั่งรถเมลไป-กลับโรงเรียน ตรงบริเวณนี้ทุกวัน ซึ่งสภาพการจราจรตรงนี้ก็จะมีรถหนาแน่นติดขัดบ้างเป็นบางช่วง แต่หากมีการปิดถนนเพื่อรื้อสะพานก็น่าจะส่งผลให้รถติดหนักกว่าเดิม โดยคิดว่าเรื่องนี้น่าจะได้รับผลกระทบโดยตรง แต่คงไม่มากเท่าไร แต่อาจจะถึงบ้านช้ากว่าปกติ

ด้านนายตำรวจระดับปฏิบัติงานด้านการจราจรรายหนึ่ง ที่ดูแลการจราจรบนวิภาวดีรังสิตโดยตรง อธิบายว่า ในส่วนของตำรวจจราจรจะช่วย

อำนวยความสะดวกการจราจรให้แก่ประชาชนอย่างเต็มที่ ใ้ดีที่สุด แต่ต้องขอบอก

ว่าจราจรบนถนนเส้นนี้ โดยเฉพาะช่วงสะพานที่

ข้ามเข้าไปใน

สนาม

บิณฑอนเมืองที่เป็นลักษณะ คอขวดนั้น ไม่ได้เป็นสาเหตุเดียวที่ทำให้รถติดหนัก แต่เกิดจากหลายสาเหตุ เช่น การระบายรถจากเส้นรองเข้าสู่เส้นหลักตามแยกต่างๆ คนขับเส้นหลักก็ขับตรงใช้ความเร็ว ส่วนเส้นรองก็จ้องแต่จะออก ถ้าไม่กล้าออกรถข้างหลังก็บีบเบรคไล่ ซึ่งในส่วนตรงนี้ก็ ได้ส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจไปช่วยโบกรถตามแยกต่างๆ เพื่อให้รถได้สลับกันออกเป็นการระบายรถอีกทางหนึ่ง

“ในช่วงที่มีการซ่อมสะพานอยากให้ทางการ



ท่าฯ ช่วยลดผลกระทบในการท่าฯ ลงด้วย เพราะในการท่าฯ รถวิ่งไม่ค่อยเร็วมากอยู่แล้ว แต่การที่มีลูกระนาดเยอะๆ ทำให้รถต้องชะลอตัว เมื่อรถชะลอตัวก็ส่งผลให้ด้านนอกบนถนนวิภาวดีฯชะลอตัวตามไปด้วย ส่วนเส้นรองก็ต้องช่วยรับรถจากเส้นหลักด้วย เช่น ตรงซอยโกสุ่มรวมใจ เวลาฝนตกน้ำท่วม บางวันมีตลาดนัดก็เป็นสาเหตุให้รถชะลอตัวเหมือนกัน ส่วนทางเลียงนั้นเส้นนี้ไม่ค่อยมี จะมีก็เส้นโลคัลโรด ซึ่งเส้นนี้ตอนช่วงเย็น ๆ ก็ติดเหมือนกัน เพราะถนนวิภาวดีฯวิ่งสิดเป็นทางตรงและเป็นเส้นเลือดใหญ่ ทำให้ไม่ค่อยมีทางเลียงมากนัก ส่วนตัวคิดว่า ถ้าทุกหน่วยงานช่วยเหลือกันเอื้อเฟื้อกันน่าจะช่วยลดปัญหาหลังปิดสะพานลงไปได้อย่างแน่นอน” นายตำรวจจราจรคนเดิม เสนอแนะ

ทั้งนี้ พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก ผบก.จร.บอกว่า การปิดสะพานข้ามเข้าสนามบินดอนเมืองที่บริเวณถนนวิภาวดีฯวิ่งสิดขาออกนั้น จะปิดเพียงแคสะพาน ส่วนพื้นราบยังใช้ได้ 2 เลนปกติ นอกจากนี้ยังสามารถใช้ถนนเลียบริมรถไฟหรือโลคัลโรดได้อีก 2 เลน

พล.ต.ต.จิรสันต์ บอกอีกว่า สำหรับประชาชนที่ต้องการจะเข้าสนามบินให้ใช้โวลล์เวย์ สามารถที่จะเข้าสนามบินดอนเมืองได้เลย หรือหากใช้พื้นราบก็ไปใช้สะพานเข้าท่าอากาศยานดอนเมืองตรงคลังสินค้าได้ หรือไปกลับรถที่บริเวณสนามรูปะเดมิย์ และมาเข้าสนามบินที่ประตู 3 และ 4 ได้เช่นกัน ส่วนทาง บก.จร.จะส่งเจ้าหน้าที่ลงไปยังพื้นที่ เพื่อไปอำนวยความสะดวกในจุดที่เป็นคอขวดและส่วนที่การจราจรไม่คล่องตัว นอกจากนี้จะมีการกวดขันการจราจรมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณหน้าสถานีรถไฟจะไม่ให้จอดรับส่งใดๆ ทั้งสิ้น แต่จะให้ไปจอดรับส่งที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 6 แทน ส่วนผู้ที่ออกต่างจังหวัดแนะนำให้ใช้โวลล์เวย์ หรือทางด่วนศรีรัชจะดีกว่า

ผบก.จร.บอกด้วยว่า อย่างไรก็ตามได้มีการประสานกับทางการท่าอากาศยานดอนเมืองแล้ว ให้ช่วยดูแลและจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารทั้งรถเมล์ แท็กซี่ หรือรถส่วนตัว ให้มีความเป็นระเบียบมากขึ้น เพื่อรองรับรถจากภายนอก แต่ปัญหาที่จะเกิดในช่วงระยะแรกๆที่ทำการปิดสะพานนั้น น่าจะเป็นเรื่องที่ประชาชนยังไม่รู้ว่ามีกรปิดสะพาน ซึ่งอาจจะขับรถชะลอมาเพื่อขึ้นสะพาน จึงอยากให้ทุกฝ่ายหรือทุกหน่วยงานช่วยกันประชาสัมพันธ์ให้พี่น้องประชาชนทั่วไป ที่จะต้องให้ถนนเส้นนี้ได้รับทราบเพื่อเป็นการเตรียมตัวก่อนจะเดินทางให้ดี

แน่นอนว่าการดำเนินโครงการอาจส่งผลให้การจราจรบนถนนวิภาวดีฯฝั่งขาออก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเกิดปัญหาการจราจรติดขัด และอาจสะสมนานกว่าปกติ ประชาชนที่ใช้เส้นทางจำเป็นต้องเผื่อเวลาในการเดินทางให้มากกว่าปกติ หรือหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นแทน วางแผนการเดินทางเพิ่มขึ้น เมื่อเวลาเดินทางเพิ่มขึ้น ใช้ความอดทนเพิ่มขึ้น เพื่อการใช้รถใช้ถนนร่วมกันที่ดีและสะดวกขึ้นในอนาคต

● อังสุมา ศรีดอกคำ ●



ประชาชน ได้รับคุณภาพการบริการที่ดี ทำอย่างไรที่จะพัฒนาบุคลากรในเรื่องทัศนคติการให้บริการ

เพราะฉะนั้น เป้าหมายของเราโดยรวมคือประชาชนต้องมาใช้บริการที่มีคุณภาพและเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ฉะนั้นเราเป็นหน่วยงานโดยตรงในการยกระดับการบริการคุณภาพ ให้ได้เกิดมาตรฐาน ต้องให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจ ถามว่าจะทำอย่างไร

เรื่องแรกความสะอาด ไม่ว่าจะ เป็นสถานีรถ หรือ ห้องน้ำ ผมถือว่ามันสำคัญมาก ปัจจุบันห้องน้ำ บขส. ได้ยกเลิกการเสียเงินในการใช้บริการ เพราะผมถือว่าเป็นสวัสดิการพื้นฐานที่ประชาชนควรจะได้รับ ทำห้องน้ำให้สะอาดผมเชื่อว่าไม่มีใครกล้าทิ้งขยะแน่นอน

ต่อมาความปลอดภัย ต้องทำให้ประชาชนมั่นใจว่ารถ บขส.จะปลอดภัย มั่นใจในฝีมือคนขับรถ ผมก็จะตั้งสถาบันขับรถสาธารณะชั้นสูง อยากเห็นพนักงานต้อนรับของเราเหมือนญี่ปุ่นที่รถจะออกและผู้โดยสารจะเข้า ซึ่งพนักงานต้อนรับต้องยืนมาส่ง จะโค้งจนกว่าผู้โดยสารจะไป นี่เป็นการแสดงน้ำใจการเอาใจใส่ การบริการก็อยากให้ไปถึงจุดนั้น ต้องพยายามแก้ทัศนคติ อันนี้ซึ่งต้องอาศัยเวลา

**Q : เป้าหมายของ บขส.**

อยากให้องค์กรมีธรรมาภิบาล หมายความว่าความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ในการทำกิจกรรมอะไรก็แล้วแต่ ค่อย ๆ เอากระบวนการที่โปร่งใสเข้ามาใช้ เช่น การร่างสเปกที่โออาร์ประมูลที่เกี่ยวข้องในโครงการใหญ่ ๆ จะเชิญผู้ชำนาญการในเรื่องนั้น ๆ เข้ามาช่วยเป็นกรรมการและจะพยายามใช้วิธีจัดซื้อจัดจ้างโดยออกรุ่นเพื่อให้เกิดความโปร่งใส

นอกจากนี้ทำงานในลักษณะที่ win-win กับผู้ประกอบการ โดยการไม่กดราคาจนเขาประกอบธุรกิจไม่ได้ เพราะจะมีผลสะท้อนกลับมาหา บขส. อยู่ดี ฉะนั้นจะพยายามยื่นในสิ่งที่ถูกต้อง ให้เขาอยู่ได้ เราอยู่ได้

**Q : งานด่วนที่จะเป็นรูปธรรม**

ผมเชื่อว่าวันนี้ใครเข้ามาหมอบขีด จะเห็นว่าสะอาดและมีระเบียบมากขึ้น แก้อั้วเป็นแถวเป็นแนวมากขึ้น ในเรื่องของด้านหลังอาจยังไม่ค่อยเรียบร้อย เพราะต้องใช้งบประมาณ ขณะนี้กำลังตั้งงบประมาณอยู่

ในปี 2561 บขส.มีแผนพัฒนาศักยภาพการให้บริการ รถโดยสารเชื่อมต่อแบบ Feeder Services พัฒนารัฐกิจรับ-ส่ง พัสดุภัณฑ์ ขยายเส้นทางเดินรถในประเทศและระหว่างประเทศ เช่าเหมารถโดยสารประจำทาง ธุรกิจซ่อมบำรุง และตรวจสภาพรถ อสังหาริมทรัพย์ จัดตั้งสถาบันฝึกอบรมทักษะระบบการขับรถและระบบสารสนเทศ การบริหารเส้นทางเดินรถที่ขาดทุน การปรับโครงสร้างองค์กร การพัฒนาระบบเดินรถและระบบสารสนเทศรวมทั้ง การพัฒนารูปแบบการจัดเก็บค่าใช้สถานี

**Q : วิธีการสร้างรายได้เพิ่มให้ บขส.**

มีอยู่ 2 - 3 ส่วน บางส่วนเราต้องยอมขาดทุน เช่น ในบางเส้นทางที่คนใช้บริการน้อย แต่เราต้องคงเส้นทางนี้ไว้ แต่จะไปชดเชยในเส้นทางที่ทำกำไรได้ ซึ่งมีหลายเส้นทางที่ทำกำไรได้ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สร้างรายได้จากสถานีรายได้จากการขนส่งพัสดุภัณฑ์ สิ่งเหล่านี้จะมาช่วยสร้างรายได้ให้ บขส.นอกจากรายได้ค่าโดยสารแล้ว

การบริหารกิจการทั้งหมดต้องไม่ขาดทุน แต่ก็ไม่ใช่กำไรสูงสุด ต้อง

บาลานซ์ เอาระบบเทคโนโลยีเข้าไปดูต้นทุน เข้าไปวิเคราะห์ว่าเส้นทางไหน มีอนาคตเส้นทางไหนที่เราต้องลดต้นทุน ขณะเดียวกันก็เตรียมศึกษาการใช้ประโยชน์จากอาคารซ่อมบำรุงระหว่างจะเปิดให้รับซ่อมรถของเอกชน หรือให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ

รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ บขส. มีที่ดินที่สามารถดำเนินการได้ 3 แห่ง คือ สามแยกไฟฉาย ขนาด 3 ไร่ สถานีเอกมัยขนาด 7 ไร่ อาจจะเสนอรูปแบบให้เอกชนหาที่ดินย้ายสถานีไปแล้วให้พัฒนาสถานีเอกมัย และสถานีปิ่นเกล้าอีก 7- 8 ไร่ อยู่ในระหว่างทำราคากลาง ไม่เกินสิ้นปีจะสามารถสรุปรูปแบบการพัฒนาและการลงทุนได้ คาดว่าปีนี้จะออกประกาศที่โออาร์พื้นที่สามแยกไฟฉาย ส่วนปิ่นเกล้าน่าจะได้รูปแบบการพัฒนาที่ชัดเจน

**Q : ผลประกอบการปีนี้**

ผลประกอบการปีงบประมาณ 2559 บริษัทขาดทุน 115.852 ล้านบาท ในช่วง 8 เดือน (1 ต.ค. - 31 พ.ค. 60) ของปีงบประมาณ 2560 บขส.มีรายได้จากการดำเนินการ 2,369 ล้านบาท ลดลงจากปีที่แล้ว 298 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2559 ในช่วงเวลาเดียวกัน มีกำไร 70.847 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 66.811 ล้านบาท จากผลกระทบการแข่งขันทางธุรกิจเดินรถสูง ราคาน้ำมันผันผวน และการปรับลดอัตราค่าโดยสาร

ปัจจุบัน บขส.มีสินทรัพย์รวมกว่า 5,000 ล้านบาท ในจำนวนนี้สินทรัพย์สภาพคล่องมีอยู่กว่า 3,000 ล้านบาท ไม่ได้มีอุปสรรคในการลงทุนในเรื่องคุณภาพให้กับประชาชน

**Q : โลว์คอสต์และไฮสปีดเทรน เป็นคู่แข่ง**



รัฐมีแผนจะสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ในเรื่องค่าโดยสาร 535 บาท ถือว่าไม่ได้เป็นคู่แข่งกับ บขส. แต่มองว่าบขส.จะทำหน้าที่เป็นฟีดเดอร์รับ-ส่งคน ไปสู่ระดับอำเภอหรือจังหวัดใกล้เคียง เช่นเดียวกับสายการบินต้นทุนต่ำ

## Q : เป็นเอมิตี บขส.อยากเห็นอะไร

วันนี้หากประชาชนขึ้นรถ บขส. แล้วพูดว่า ชอบคุณมาก บขส. ผมพอใจแล้วแค่นั้นเอง ถ้าผู้โดยสารมาแล้วเซฟตี้ผมถือว่าสถานีนั่นใช้ได้ หากผู้โดยสารมาขึ้นรถแล้วเมื่อไหร่จะออกสักทีผมว่าไม่โอเค ก็มีหลายเรื่องที่ บขส.ต้องปรับ เช่น อาหารว่างบนรถ ผมสั่งให้ลดต้นทุนให้ทำน้ำดื่มเอง งบประมาณเดิมให้เอามาลงอาหารให้หมด ฆ่าไปอาหารสด ฆ่ากลับเป็นอาหารแพ็คเกจ นำระบบตู้อัตโนมัติจ่ายค่าธรรมเนียม เพื่อช่วยให้การเก็บเงินมีความถูกต้องมากขึ้น

บขส.วางนโยบาย ความสะอาด ในสถานี รถ ห้องน้ำ ที่สำคัญมุ่งเน้นความปลอดภัยทั้งในสถานี ความปลอดภัยพนักงาน รถโดยสาร มีมาตรการหลายเรื่อง เช่น จัดสถาบันขับรถโดยสารสาธารณะชั้นสูงเพื่อเป็นการที่ยกระดับพนักงานขับรถมีวินัย ขับถูกต้องตามมาตรฐานสากล นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ สุดท้ายการบริหารจัดการให้มีการเดินรถตรงต่อเวลา