



ธิติภูจน์ นันทพัฒน์ศิริ

MD รถไฟความเร็วสูงสายประวัติศาสตร์

ทั้งตั้งบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 4,000 ล้านบาท และเปิดดิลสัมปทาน 50 ปี กับการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เมื่อ 24 ต.ค. 2562

ล่าสุด กิจการร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ประกอบด้วย CP, บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์, บจ.โซน่า เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น คอร์ปอเรชั่น (CRCC), บมจ.ช.การช่าง บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ได้จัดทัพผู้บริหารคุมงานก่อสร้าง โดยมี “นางโปง หง” บอสใหญ่จากประเทศจีนเป็น CEO และ “ธิติภูจน์ นันทพัฒน์ศิริ” ลูกหม้อเครือ ซี.พี. เป็นกรรมการผู้จัดการใหญ่

“ธิติภูจน์” จบ ป.ตรี วิศวกรรมไฟฟ้า สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คร่ำหวอดในธุรกิจโทรคมนาคม เคยเป็นผู้บริหาร ฮัทซันส เทคโนโลยี (ประเทศไทย) ออกแบบซอฟต์แวร์เพจเจอร์ภาษาไทยคนแรก และเป็นผู้บริหารระดับสูงในกลุ่มทรูที่ได้รับความไว้วางใจจาก “เจ้าสัวธนินท์ เจียรวนนท์” และ “ศุภชัย เจียรวนนท์” จึงได้นั่งเก้าอี้ MD โฮลดิ้งเทรนคนแรกแห่งประเทศไทย

“งานสร้างรถไฟความเร็วสูงเป็นอะไรที่ใหม่ ทำทายมาก รถไฟต้องแข่งบริการและปลอดภัย ผลประโยชน์ผู้โดยสาร

ต้องมาก่อน ไม่อยากให้คุณศุภชัยผิดหวัง”

งานแรกหลังเซ็นสัญญาคือเร่งออกแบบก่อสร้างทั้งวันทั้งคืน เพื่อส่งมอบให้การรถไฟใน 3 เดือน รัฐจะได้เวนคืน รื้อย้ายสาธารณูปโภคตลอดแนว 220 กม. โชคดีที่ทำงานล่วงหน้า จึงส่งแบบก่อนกำหนดเมื่อ 17 ม.ค.ที่ผ่านมา

หากรัฐส่งมอบพื้นที่ได้เร็ว ถ้าโชคดีเราจะวางศิลาฤกษ์ได้เร็วสุดปลายปีนี้ การสร้างรถไฟเรื่องพื้นที่เป็นสิ่งสำคัญ จะสร้างแบบพันหลอไม่ได้ ต้องสร้างทีเดียวทั้งเส้น

“ทำงานร่วมกับการรถไฟมาตลอด ทั้งเวนคืน รื้อย้าย ยากสุดคือย้ายท่อน้ำมัน เราเห็นความเอาใจจริงเอาใจของรัฐ ท่านปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะทำงาน เราทำร่วมกับส่วนราชการถึง 21 หน่วยงาน และรัฐวิสาหกิจที่ไอทีกับ CAT ตอนนี้ทุกหน่วยรู้แล้วต้องย้ายอะไร ใช้งบฯเท่าไร แบบที่เราส่งไปเหลือเรื่องรื้อย้าย หากช่วยกันทำอีซีซีจะเกิดได้เร็ว ไทยจะเป็นประเทศแรกในอาเซียนที่มีรถไฟความเร็วสูง เป็นความภาคภูมิใจ”

ยกเครื่องแอร์พอร์ตลิงก์

การส่งมอบพื้นที่ส่วนแรกสถานีพญาไท-สุวรรณภูมิ 28 กม. เพื่อบริหารแอร์พอร์ตลิงก์เดิม การรถไฟฯพร้อมส่งมอบพื้นที่หลังจ่ายค่าใช้สิทธิเดินรถ 10,671 ล้านบาท บริษัทที่ปรึกษา

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/บทนำ

วันที่: พุธที่ 13 - อาทิตย์ 16 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5227

หน้า: 1(ล่าง), 2

Col.Inch: 126.84 Ad Value: 171,234

PRValue (x3): 513,702

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ธิติภูริ นันทพัฒนศิริ MD รถไฟความเร็วสูงสายประวัติศาสตร์



และ FS (บจ.Ferrovie dello Stato Italiane) พันธมิตรจาก อิตาลีมาช่วยด้านโอเปอเรต กำลังทำแผนงานโครงการจะเสร็จ อีก 2-3 เดือน จากนั้นจะประเมินการใช้งบฯลงทุน โครงสร้าง บุคลากร ส่วนหนึ่งจะรับโอนจากแอร์พอร์ตลิงก์ที่มีอยู่ 500 คน และรับเพิ่มบางส่วน

“ผมลองใช้บริการจากสถานีบ้านทับช้างมาที่มักกะสัน คิดว่าต้องพัฒนาหลายจุด ทั้งซื้อรถเพิ่ม ปรับปรุงระบบราง อาณัติสัญญาณเพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูงและสายที่ไปอีสาน ในอนาคตตามนโยบายของท่านประธานอาวุโส (เจ้าสัวธนินท์) และคุณศุภชัย ต้องเรียนรู้และทำให้ดีที่สุด”

พื้นที่อีกสถานีมักกะสัน

พร้อมพื้นที่ระบบเชิงอินในเมืองหรือซีทีเทอร์มินอล “สถานีมักกะสัน” เพื่อให้ผู้ใช้บริการไปสนามบินสุวรรณภูมิ และอยู่ตะกาได้สะดวก ผู้โดยสารที่มาจากต่างประเทศก็เชิงอิน กระเป๋าที่มักกะสันได้ด้วย โดยปรับปรุงทางเข้า-ออกสถานี

งานก่อสร้างมีอิตาเลียนไทยฯและ CRCC ดำเนินการ 2 ช่วง เริ่มก่อนที่สถานีสุวรรณภูมิ-อยู่ตะกา 170 กม. จะส่งมอบใน 2 ปี รัฐขอให้เสร็จ 1 ปี 3 เดือน ตอนนี้กำลังสำรวจสภาพดิน ร่วมกับอิตาเลียนไทยฯ แม้ส่งแบบไปแล้วแต่แบบอาจเปลี่ยน ได้อีกเพราะเป็นดีไซน์แอนด์บิลด์ เช่น เข้าสนามบินอยู่ตะกา แนวจะทำอย่างไรให้ผู้โดยสารได้ประโยชน์สูงสุด

อีกช่วงสถานีพญาไท-ดอนเมือง 22 กม. แพลนส่งมอบ 4 ปี แต่รัฐขอเร่ง 2 ปี 3 เดือน ถือเป็นช่วงที่ยากที่สุด เพราะ ต้องรื้อย้ายท่อน้ำมัน ท่อไซฟอนน้ำขนาดใหญ่ของ กทม. เสาคอมมูโอบีเวลล์ มีค้ำเหล็กคอกช่วงพญาไท-สามเสน ต้องใช้พื้นที่ เพิ่ม ไม่อยากเวนคืนมากกว่าที่รัฐกำหนดใน พ.ร.ฎ.เวนคืน ถ้ามี เปลี่ยนแปลงจะต้องทำรายงานสิ่งแวดล้อมใหม่ ต้องใช้ความ เก่งของพันธมิตรและที่ปรึกษา

“งานนี้มี 4 เรื่องหลัก คือ ก่อสร้าง วางราง วางระบบ อาณัติสัญญาณ และพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือ TOD เราให้ พันธมิตรที่เชี่ยวชาญแต่ละด้านมาช่วย งานก่อสร้าง วางรางมี อิตาเลียนไทยฯ และ CRCC ด้านโอเปอเรตมี FS ช่วยจัดการ และเทรนนิ่งคนที่ จะ transfer มา เพราะเราไม่มีประสบการณ์ รถไฟความเร็วสูง ส่วนขบวนรถยังไม่ได้เลือก ของจีนก็เป็น เทคโนโลยีที่ไม่ซีเหร์ ส่วน ข.การช่างกับ BEM ยังไม่ได้คุยเชิงลึก”

TOD คีย์ชักรหัสโครงการ

คีย์สำคัญที่จะทำให้โครงการมีกำไร อยู่ที่ TOD เหมือน ต่างประเทศที่ทำสำเร็จ อาทิ โตเกียว โอซากา ปารีส-ลียง เพราะเกิดชุมชน และเศรษฐกิจใหม่ในเส้นทางที่รถไฟผ่านเมือง ขยายจากกรุงเทพฯไปฉะเชิงเทรา ชลบุรี พัทยา ศรีราชา และ ระยอง ถ้าโครงการแล้วเสร็จจะสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ได้มาก ถ้าเชื่อมรถไฟความเร็วสูงสายอีสานได้อีก เราก็เชื่อม สปป.ลาว วังไปจีนและยุโรปได้

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/บทนำ

วันที่: พุธที่ 13 - อาทิตย์ 16 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5227

หน้า: 1(ล่าง), 2

Col.Inch: 126.84 Ad Value: 171,234

PRValue (x3): 513,702

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ธิติภูฏู นันทพัฒน์ศิริ MD รถไฟความเร็วสูงสายประวัติศาสตร์

“จะให้เกิดประโยชน์ต้องพัฒนา TOD ทุกสถานี เราจะเริ่มก่อน 2 สถานี คือ มักกะสัน 150 ไร่ ศรีราชา 25 ไร่ ทางที่ปรึกษาได้สำรวจพื้นที่มักกะสันแล้ว พร้อมวางแผนการพัฒนาในรูปแบบที่เป็นประโยชน์สูงสุดทั้งสังคมและโครงการ โดยความเป็นอยู่เดิมจะไม่ถูกเปลี่ยน”

โดยมีบริษัท แมกโนเลีย ควอลิตี้ ดีVELOPMENT คอร์ปอเรชั่น จำกัด ที่เชี่ยวชาญด้านอสังหาริมทรัพย์ช่วยออกแบบและพัฒนา คอนเซ็ปต์และรูปแบบการลงทุนยังไม่เสร็จ เชื่อว่าจะออกมาดี ส่วนศรีราชายังไม่ได้สำรวจ

ส่วนวิธีการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารถือเป็นส่วนสำคัญเช่นกัน ซึ่งรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ผู้โดยสารจะเป็นกลุ่มเดียวกับเมืองการบินอุตะภา หากไม่ใช่เราเป็นผู้พัฒนาโครงการก็มีความเป็นไปได้ที่จะคุยกันรู้เรื่องและไม่รู้เรื่อง ในการเชื่อมโยงระหว่างสถานีกับสนามบิน

“ผมมองโลกในแง่ดีนะ ยังไงผู้โดยสารก็ต้องมาจากเรา เราก็ต้องพึ่งผู้โดยสารจากเขา ต่างคนต่างพึ่งพา เพราะคนที่ใช้สนามบินอุตะภาต้องนั่งรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ จริง ๆ 2 โครงการนี้ต้องไปด้วยกัน”

เราถึงต้องเมกซัวร์ จะไปหวังน้ำบ่อหน้าไม่ได้ การลงทุนของ ซี.พี. ได้ศึกษารายละเอียดก่อนทุกครั้ง โดยนี่ถึง 3 ประโยชน์ คือ ประชาชน ประเทศชาติ และตัวเรา