

6 20 ปีไม่มีเหนื่อย เจ้าพ่อบีทีเอส

ปักหมุด EEC

ชิงสัมปทานสายสีส้ม

20 ปีไม่มีเหนื่อย เจ้าพ่อรถไฟฟ้าบีทีเอส ปักหมุด EEC ชิงสัมปทานสายสีส้ม

สัมภาษณ์พิเศษ

ปี 2563 เป็นปีที่ 21 ของบีทีเอส
รถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย
ที่ได้เปิดให้บริการคนกรุงเทพฯ
นับจากวันที่ 5 ธ.ค. 2542 มี “BTSC-
บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ” เป็น
ผู้ก่อสร้างและเดินรถ

กว่าจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการสูงสุด
1 ล้านเที่ยวคน/วัน ต้องใช้เวลาร่วม
2 ทศวรรษ ผ่านรสนิยม ความยากลำบาก
กว่ารถไฟฟ้าสายนี้จะเป็นที่ยอดนิยม
ของคนเดินทาง

วันนี้บีทีเอสไม่ได้มีแค่รถไฟฟ้า
สายเดียว ยังทุ่มเม็ดเงินลงทุนกว่า
แสนล้านบาท ก่อสร้างรถไฟฟ้าระบบ
โมโนเรล 2 สายแรกของประเทศไทย
สายสีชมพู “แคราย-มีนบุรี” และสาย
สีเหลือง “ลาดพร้าว-สำโรง” แลกกับ
สัมปทานเดินรถ 30 ปี

รวมถึงยังรับสัมปทาน 30 ปี เดินรถ
สายสีทอง “กรุงธนบุรี-สำนักงานเขต
คลองสาน” ของกลุ่มไอคอนสยาม
เป็นรถไฟฟ้าไร้คนขับสายแรกของ
ประเทศไทยอีกเช่นกัน

ขณะเดียวกันยังขยายธุรกิจ
จากสัมปทานระบบรางไปสู่ “ระบบ
มอเตอร์เวย์” คิวงานรับจ้างติดตั้ง
ระบบเก็บเงินค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์
2 สาย วงเงิน 39,100 ล้านบาท สาย
บางปะอิน-นครราชสีมาและบางใหญ่-
กาญจนบุรี ที่ใกล้จะเซ็นปิดดีลในเดือน
ก.พ.นี้ อีกทั้งรอลุ้นผลประมูลสัมปทาน
50 ปี เมืองการบินอู่ตะเภา วงเงิน
2.9 แสนล้านบาท ที่กลุ่มบีทีเอสผนึก
พันธมิตรทุ่มหมุดหน้าดัก

“ประชาชาติธุรกิจ” สัมภาษณ์
พิเศษ “ศิริ กาญจนพาสณ์” วัย 70 ปี
จากวันแรกเป็นผู้บุกเบิกมาวันนี้เขา
นั่งเป็นประธานคณะกรรมการบริหาร
BTSC กับภารกิจสำคัญในปีที่ 21 ของ
รถไฟฟ้าบีทีเอส

“BTS เปิดให้บริการรถไฟฟ้าครบ
20 ปี เป็นสายแรกของประเทศไทย
ตอนทำก็คิดกลับไปว่าลำบากขนาดไหน
ในการทำ mass transit ให้กับประชาชน
และต้องใช้เวลาอีกหลายปีทีเดียว
กว่าจะทำให้คนรู้ว่านั่งรถไฟฟ้าแล้ว
สะดวก รวดไม่ติด และกว่าจะแนะนำ
ว่าระบบคืออะไรก็ใช้เวลาพอสมควร
ตอนสร้างก็มีคนต่อต้านพอสมควร
ทุกอย่างผ่านไปแล้ว เป็นเรื่องเล็กที่



ศิริ กาญจนพาสณ์

ไม่ได้เก็บมาคิดอีก” เจ้าพ่อรถไฟฟ้า
เริ่มแก้ความหลัง

ถามว่า 20 ปีได้พัฒนาอะไรไปบ้าง
เราพัฒนาไปทุกอย่าง ด้านเทคโนโลยี
ตัวรถ ได้ซื้อขบวนใหม่เพิ่มให้เพียงพอ
ต่อความต้องการ จากเริ่มแรกปี 2542
มี 35 ขบวน รวม 105 ตู้ ได้ทยอยซื้อ
เพิ่มจนตอนนี้มี 85 ขบวน และในปี
นี้รถใหม่ที่สั่งซื้อล็อตใหญ่ 46 ขบวน
กว่า 2 หมื่นล้านบาท เมื่อปี 2559
จะมาครบทำให้มีรถวิ่งในระบบ 98
ขบวน รวม 392 ตู้

ทุกอย่างที่ลงทุนก็เพื่อให้เข้ากับ
เทรนด์ของธุรกิจและการเติบโตของ
ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นทุกปี เพราะว่าวิถี
ชีวิตของประชาชนไม่หยุดนิ่ง ต้องมี
การพัฒนาไปเรื่อย ๆ รั้งกับไลฟ์สไตล์
ที่เปลี่ยนไป เรามั่นใจการให้บริการ
การพัฒนาทุกอย่างให้ผู้โดยสารได้ใช้
ระบบต่าง ๆ ที่จะเป็นสิ่งที่สะดวก
ให้กับผู้โดยสาร ผมคิดว่าเราทำได้เกิน
80% แล้ว ไม่ใช่ว่าถ่อมตัว แต่สิ่งที่ต้อง
แก้ไขยังมีอีกมาก

“20 ปี การเติบโตของบีทีเอสจาก
วันละ 1 แสนกว่าเที่ยวคน มาวันนี้สูงสุด
1 ล้านเที่ยวคนต่อวัน การมีเส้นทาง
ต่อขยายไปเรื่อย ๆ ผู้โดยสารน่าจะเกิน
วันละ 1 ล้านเที่ยวแน่ ๆ และการเปิด 4
สถานีใหม่ของสายสีเขียวต่อขยายจาก
ห้าแยกลาดพร้าวถึงเกษตรศาสตร์ และ
ภายในปีนี้จะเปิดตลอดเส้นทาง คาดว่า
น่าจะทำให้ผู้โดยสารเติบโตไม่น้อยกว่า
5% และในปี 2564 คาดว่าจะมีผู้โดยสาร
มาใช้บริการไม่ต่ำกว่า 1.8 ล้านเที่ยว
คนต่อวัน”

ไฮไลต์ปี 2563 ของบีทีเอส นอกจาก
เปิดบริการสายสีเขียวส่วนต่อขยาย
หมอชิต-คูคตตลอดเส้นทางในเดือน
พ.ย.-ธ.ค. ยังเป็นปีที่เราเร่งก่อสร้าง
อย่างต่อเนื่องในส่วนของสายสีชมพู
กับสายสีเหลือง ให้เสร็จเปิดให้บริการ
ตามสัญญาในเดือน ต.ค. 2564 ซึ่ง
เป็นการก่อสร้างท่ามกลางที่วันนี้เรา
ยังได้พื้นที่ก่อสร้างยังไม่ครบทั้งหมด
แต่ก็ปรับแผนและเดินหน้าเต็มที่ให้
โครงการสำเร็จลุล่วง



จาก experience 20 ปี

ทำให้มั่นใจในการประมูลงานต่าง ๆ

เราเป็นผู้ริเริ่มรถไฟฟ้าสายแรก

ต้องรู้พอสมควรและอาจมากกว่าคนอื่น

นอกจากนี้ยังรอเซ็นสัญญาระบบ
ค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์อีก 2 สาย เป็น
ธุรกิจใหม่ที่เราร่วมกับพันธมิตรเข้าร่วม
ประมูลจนชนะเมื่อปลายปีที่แล้ว และจะ
เร่งเปิดเดินรถสายสีทอง จะเชื่อม
กับบีทีเอสที่สถานีกรุงธนบุรี
ไปยังโอคอนสยาม ทำให้การ
เดินทางของประชาชนสะดวก
มากขึ้น

“ปีนี้เราจะมีสิ่งใหม่ ๆ ให้
กับผู้ให้บริการแน่นอน ส่วน
การช่วยเรื่องค่าโดยสาร รอ
อนุมัติสัญญาสัมปทานที่จะ
เซ็นกับกรุงเทพมหานคร
จะมีเรื่องค่าโดยสารจะเก็บ
ตามโครงสร้างใหม่ เก็บค่า

แรกเข้าครั้งเดียว และ
เก็บสูงสุดไม่เกิน 65 บาท
ผมยังไม่อยากพูดตอนนี้”
นายศิริกล่าวและว่า

จาก experience 20 ปี
ของเรา ทำให้เรามั่นใจมากขึ้น
ในการประมูลงานต่าง ๆ เรา
เป็นผู้ริเริ่มรถไฟฟ้าสายแรก
เรารู้พอสมควร อาจมากกว่า
คนอื่นที่รู้ แม้แต่ต่างประเทศ
อนาคตจากนี้ไปยังเชื่อมั่นว่าเรา
เป็นบริษัท experience ที่สุด
สามารถเดินหน้าประมูลโครงการ
ต่าง ๆ ที่รัฐบาลจะออกประกาศ
เชิญชวนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน

ไม่ว่าจะเป็นวิธีเปิดประมูลรูปแบบ
PPP net cost (สัมปทาน) หรือ PPP
gross cost (จ้างระยะยาว) เราทำได้หมด

นี่คือสิ่งหนึ่งที่ทำให้เรามั่นใจจะเข้าไป
ลงทุนระบบรางในหน่วยอื่น ๆ ที่ผ่านมา
เราก็เข้าไปประมูลโครงการในพื้นที่
พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
หรืออีอีซี มีรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม
3 สนามบิน มูลค่า 2.24 แสนล้าน
บาท และเมืองการบิน
อู่ตะเภาที่รอพึ่งผล
ตัดสินมูลค่า 2.9
แสนล้านบาท

“เราพร้อมประมูลทุกโครงการของรัฐ
ส่วนเรื่องแพคเกจก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง
แต่ใจเราไม่เคยแพ้” ศิริกล่าวด้วย
น้ำเสียงหนักแน่น

จากสนามประมูลเมกะโปรเจกต์ใน
อีอีซี “เจ้าพ่อรถไฟฟ้าบีทีเอส” กล่าว
ว่า กำลังเตรียมพร้อมจะเข้าประมูล
รถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกช่วงศูนย์
วัฒนธรรม-บางขุนนนท์ คาดว่าจะ
เป็นงานใหญ่แห่งปี 2563

ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง
ประเทศไทย (รฟม.) จะเปิดให้เอกชน
ร่วมลงทุน PPP net cost 30 ปี
ก่อสร้างงานโยธาช่วงตะวันตก และ
รับสัมปทานเดินรถตลอดสายจาก
บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี
ด้วยวงเงินกว่า 122,067 ล้านบาท

วันนี้ธุรกิจระบบขนส่งมวลชนยัง
คงเป็นธุรกิจหลักของเรา สร้างรายได้
กว่า 80% ยังไงบริษัทจะต้องเดินหน้า
การลงทุนอย่างต่อเนื่อง ในเส้นทาง
ใหม่ ๆ และผมไม่เคยเหนื่อเลย
ตลอด 20 ปีที่ผ่านมา