

ลุ้นชิงเก้าอี้ **ผู้ว่าฯ ร.ฟ.ท.** เปิดปุมหลัง 4 ผู้สมัคร สะพัด "การเมืองต้นคนนอก กลุ่มรับเหมาหนุนคนใน"



พีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา อดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์



นิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงานกำกับกฎเกณฑ์และกฎหมาย และเลขานุการบริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) อดีตรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายพัฒนาทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

กม.นาค การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นรัฐวิสาหกิจ ที่ประสบปัญหาขาดทุนต่อเนื่องยาวนาน โดยปิดงบประมาณปี 2562 บัญชีช่วยยอดหนี้สินสะสมกว่า 1.67 แสนล้านบาท โดยที่ผ่านมา ร.ฟ.ท. มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานปีละกว่า 1 หมื่นล้านบาทและหากยังไม่มีการปรับปรุง

เปลี่ยนแปลงใดๆ ขาดทุนจะทะลุ 2 หมื่นล้านบาทและเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แน่แน่นอน

ก่อนหน้านี้ ร.ฟ.ท.มีแผนฟื้นฟู ในช่วง 10 ปี (2561-2570)



จเร รุ่งจรรย์ รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.
(กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน)



ศิริพงษ์ พุทธิพันธุ์ รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.
(กลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน)

ตั้งเป้าว่า ในปี 2566 จะหยุดการขาดทุน หรือ EBITDA เป็นศูนย์ และมียกกำไรในปี 2570 ประมาณ 3,573 ล้านบาท จากรายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น 4 เท่า จากการขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น 5 เท่า และรายได้จากการบริหารทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 5 เท่า

ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. ที่มีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เป็นประธาน เห็นว่า แผนยุทธศาสตร์และแผนฟื้นฟู ร.ฟ.ท. มีทั้งจุดแข็งและจุดอ่อน แต่ต้องมีการทบทวนปรับปรุง ให้สอดคล้องและ

เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และทิศทางของ ร.ฟ.ท. ในอนาคต และให้เกิดศักยภาพสูงสุด เช่น การเพิ่มรายได้จากการเดินรถ การบริหารทรัพย์สิน จะมีแนวทางใหม่ๆ ในการพัฒนาที่ไม่ขัดต่อระเบียบและกฎหมาย

โดยเห็นว่า ร.ฟ.ท.ต้องหาทางลดการขาดทุนจากการดำเนินงานก่อน นั่นคือต้องเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย โดยการใช้การตลาดเข้ามาช่วยให้มาก เช่น พิจารณาเส้นทางไหนที่จะสร้างรายได้ ทำกำไรได้ ส่วนเส้นทางที่ขาดทุนต้องประเมินหาสาเหตุว่า เกิดจากอะไร และจะแก้ไขได้อย่างไร

"บอร์ด ร.ฟ.ท.ต้องการประชุมเวิร์กช็อปร่วมกับฝ่ายบริหาร ร.ฟ.ท.เพื่อวางยุทธศาสตร์ ในการแก้ปัญหาและขับเคลื่อนองค์กร ให้เป็นไปตามเป้าหมายต่อไป ซึ่งบอร์ด ร.ฟ.ท.มีผู้ทรงคุณวุฒิหลายด้าน ทั้งไฟแนนซ์ นักกฎหมาย และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่จะช่วยปรับปรุงแผนและยุทธศาสตร์ให้ ร.ฟ.ท."นายจิรุตม์กล่าว

เปิด 4 ตัวเลือก ผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ผัดด่านแรก กรองคุณสมบัติก่อน วัดฝีมือ...ประสบการณ์

ขณะนี้ ร.ฟ.ท.อยู่ระหว่างการสรรหา ผู้ว่าฯคนใหม่ซึ่งหลังปิดรับสมัคร เมื่อวันที่ 27 ธ.ค.2562 มีผู้ยื่นใบสมัครจำนวน 4 คน ได้แก่

1. นายศิริพงษ์ พงุทธิพันธ์ รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. (กลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน)

2. นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงานกำกับกฎเกณฑ์ และกฎหมาย และเลขานุการบริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และเป็นอดีตรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายพัฒนาทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยได้ลาออกจากการบินไทย เมื่อปี 2560 ช่วงพลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

3. นายจรูญ รุ่งฐานีย์ รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. (กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน)

4. นายพีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา อดีต กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และผู้อำนวยการฝ่ายขนส่งทางอากาศของสายการบินไทยแอร์เอเชีย

เทียบ "หมัดต่อหมัด" 2 ลูกหม้อ รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ทั้ง "ศิริพงษ์ พงุทธิพันธ์" และ "จรูญฐานีย์" ย่อมรู้ปัญหาองค์กรดีกว่าคนนอกแน่นอน แต่ต้องดูกันว่า จะมีวิสัยทัศน์และมุมมองแนวคิดใหม่ๆ ในการแก้ปัญหา และพัฒนารถไฟอย่างไร ...

ซึ่ง "ศิริพงษ์" เต็มโต และมีประสบการณ์ทั้งด้านเดินรถ, บัญชี, ไอที ส่วน "จรูญฐานีย์" เต็มโตในสายงาน ด้านโยธา การก่อสร้าง และมีความสนิทสนมแนบแน่นกับกลุ่มผู้รับเหมารายใหญ่

ข่าววงในทะเลวงโล้กระซิบว่า ขณะนี้มีกลุ่มทุนรับเหมาพยายามประสานกับผู้ยิ่งใหญ่ "บุรีรัมย์" เพื่อเคลียร์ใจ เจรจาแบ่งเค้กงาน...แลงเก้าอี้ ผู้ว่าฯ ...

แม้จะมีกลุ่มทุนรับเหมาหนุน แต่!เส้นทางของ "จรูญฐานีย์" ก็ไม่ราบรื่น เพราะยังมีคดีเก่า ที่ถูกคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ชี้มูลความผิด ซึ่งจะต้องลงโทษ ไล่ออกหรือปลดออก แต่เมื่อส่งเรื่องให้ ร.ฟ.ท.ดำเนินการ ปรากฏว่า กรรมการปกครองของ ร.ฟ.ท. ลดโทษเหลือภาคทัณฑ์เท่านั้น

งานนี้ หากมีการชุกคึกขึ้นมา...แผลเก่าก็พร้อมกำเรบ และส่งผลต่อคุณสมบัติของ "จรูญ" ที่อาจจะไปไม่ถึงดวงดาวได้เลยทีเดียว

มาที่ 2 คนนอก ชื่อของ "นิรุฒ มณีพันธ์" มาพร้อมกระแสข่าวพรรคพลังประชารัฐส่งเข้าประกวด และด้วยชื่อชั้นที่เป็นถึงอดีตผู้บริหาร บริษัท การบินไทย และเป็นมือกฎหมายสำคัญของธนาคารกรุงไทยในขณะนี้ จึงน่าจับตาอย่างมาก แม้จะเป็นคนนอก แต่ ร.ฟ.ท.ยามนี้ อาจต้องการผู้บริหารที่มีมุมมองใหม่ๆ ในการเข้ามาบริหารและแก้ปัญหาองค์กร

ส่วน "พีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา" อดีตซีอีโอ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และเคยบริหารแอร์เอเชียดูเรื่องการตลาด การสร้างรายได้ ปัจจุบันเป็นกรรมการคมนาคมทางบก และทางรางของ ส.ว. และยังเป็นเลขานุการประจำคณะกรรมการคมนาคม สภาผู้แทนฯ ด้วย ดีกรีความรู้ความสามารถด้านการขนส่งว่ากันว่าเป็นคนที่มีลุ้นเช่นกัน

ด้าน "อำนวยการ ปริณวงค์" กรรมการ ร.ฟ.ท.ในฐานะประธานกรรมการสรรหาผู้ว่าการ ร.ฟ.ท.ระบุว่า ตามขั้นตอนกระบวนการสรรหาผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. คาดว่าจะมีการแสดงวิสัยทัศน์ และจะมีการสัมภาษณ์ สรีระภายในปลายเดือนมกราคมนี้ หลังจากนั้น จะนำเสนอผลของคะแนนให้คณะกรรมการ (บอร์ด ร.ฟ.ท.) พิจารณา ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2563

โปรเจกต์ใหญ่ รอประมูลอ้อ...
รถไฟฟ้าทางคู่ ...ซื้อหัวจักร -รถโดยสาร 184 คัน
เกือบ 2 หมื่นล.

ภารกิจด่วน & ผู้ว่าฯ ร.ฟ.ท.คนใหม่



- 1 • โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง วงเงิน 2.72 แสนล้านบาท
- 2 • โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง วงเงิน 2.3 หมื่นล้านบาท
- 3 • จัดซื้อรถโดยสารระบบดีเซลรางไฟฟ้า (DEMU) จำนวน 184 คัน วงเงิน 2 หมื่นล้านบาท
- 4 • โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน "ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา" วงเงิน 2.24 แสนล้านบาท
- 5 • โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท
- 6 • โครงการพัฒนาพื้นที่แปลง A เป็นโครงการนำร่องการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในศูนย์คมนาคมพหลโยธิน มีเนื้อที่ประมาณ 32 ไร่ มูลค่าลงทุน 1.17 หมื่นล้านบาท

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในช่วงเวลาที่ ร.ฟ.ท.จะต้องปรับตัวครั้งใหญ่ ซึ่งการเปิดใช้สถานีกลางบางซื่อ ถือเป็นการปรับโฉมหน้ารถไฟไทยที่ย้ายจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปอยู่ "บางซื่อ" จากนั้นจะทยอยเปลี่ยนระบบการเดินทางจากดีเซลไปเป็นระบบไฟฟ้า (Signaling Electrification Ridership) ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา

ในขณะเดียวกัน อยู่ระหว่างประมูล จัดซื้อ รถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel Electronic Locomotive) นำหนักกดเพลลา 16 ตัน/เพลลา พร้อมอะไหล่จำนวน 50 คันวงเงิน 6,562.5 ล้านบาท และเตรียมประมูลจัดซื้อรถโดยสารระบบดีเซลรางไฟฟ้า (DEMU) จำนวน 184 คัน วงเงินเกือบ 20,000 ล้านบาท

และยังมีแผนฟื้นฟู ที่จะมีการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ ร.ฟ.ท. ให้มีรายได้เพิ่มขึ้น จากที่ดินที่ไม่ใช่เพื่อการเดินรถ (Non-Core Assets) ทั่วประเทศกว่า 39,419 ไร่ มีมูลค่ารวมกว่า 300,000 ล้านบาท แต่มีรายได้เพียงปีละ 3,636 ล้านบาท เท่านั้น

นอกจากนี้ มีแผนก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ระยะ

ที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,496 กม. มูลค่ารวม 272,167.65 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในขั้นตอนเสนอสภาพัฒน์ รวมถึงเตรียมประมูลโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มธ.ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กม.กอบวงเงิน 6,570.40 ล้านบาท, สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา กอบวงเงินลงทุน 10,202.18 ล้านบาท มีระยะทาง 14.8 กม., สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กม. กอบวงเงิน 6,645.03 ล้านบาท

ขณะที่การส่งมอบพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน งานสุดท้ายต้องเข้ามาจับไม้ต่อภารกิจผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. คนใหม่ เรียกว่าหนักหนา สาหัส...

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ปัจจุบันนายวรุฒิ มาลา รองผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. (กลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน) ทำหน้าที่รักษาการตำแหน่งผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. ซึ่งเป็นไปตามคำสั่งมาตรา 44 ของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ตั้งแต่เมื่อวันที่ 12 พ.ค. 2561 ซึ่งขณะนี้คำสั่งดังกล่าว ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลง หรือเพิกถอนใดๆ

ดังนั้น แม้จะได้ตัว ผู้ว่าการ ร.ฟ.ท. คนใหม่ แต่จะยังไม่สามารถเซ็นสัญญาจ้างได้ หากคำสั่งมาตรา 44 ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลง ก็จะต้องรอจนกว่า "วรุฒิ มาลา" จะพ้นตำแหน่ง เนื่องจากเกษียณอายุ ในเดือน ก.ย. 2563 ไปก่อน .