

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 20 - พุธ 22 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5272

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 138.69 Ad Value: 187,231.50

PRValue (x3): 561,694.50 คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: ปลัดคมนาคม 'ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ' เร่งปิดจ็อบงานใหญ่ก่อนเกษียณ



## ปลัดคมนาคม 'ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ'

### เร่งปิดจ็อบงานใหญ่ก่อนเกษียณ

**ส**วม 2 ปีเต็มที่ "ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ" นั่งเก้าอี้ปลัดกระทรวงคมนาคม ท่ามกลางการเมืองที่เปลี่ยนผ่านจากรัฐบาลคสช.สู่ยุค "การเมือง" เรื่องอำนาจในวังการเมืองพลัดใบสู่ภายใต้การขับเคลื่อนของ 3 พรรคการเมือง "ภูมิใจไทย-ประชาธิปัตย์-พลังประชารัฐ" มี "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" เป็นเจ้ากระทรวง มีการโยกย้ายล็อตใหญ่แต่ด้วยสไตล์การทำงานแบบบู๊น ทำให้ชื่อ "ชัยวัฒน์" ยังแน่นแน่นเก้าอี้จนถึงวันเกษียณ 30 ก.ย.นี้

แถมเป็นอีก 1 คนที่ "ศักดิ์สยาม" ไว้วางใจให้ดูแลสะสางงานใหญ่ และติดใจในฝีมือจนเปรยจะต่ออายุราชการ ปลัดคมนาคมออกไปอีก

หลังสามารถปิดมหากาพย์สัมปทานทางด่วน รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภครถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พื้นที่ บมจ.การบินไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) หรือแม้กระทั่งลดค่าโดยสารรถไฟฟ้า และช่วงที่โควิด-19 พาดหวังประเทศไทย "บิ๊กตุ๋-พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา" รวบตรงอำนาจบริหารสถานการณ์ฉุกเฉินด้านคมนาคมขนส่งให้ปลัดคมนาคมดูแลแต่เพียงผู้เดียวนับถอยหลัง 2 เดือนนับจากนี้ "ชัยวัฒน์" มีภารกิจที่ต้องการสะสางให้จบเพื่อส่งไม้ต่อให้กับปลัดคมนาคมคนใหม่

**Q : งานที่อยากจะทำจะสะสางให้จบ**

ประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ เดินหน้ารถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี จะสร้างพร้อมกันทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือเชื่อมการเดินทางฝั่งตะวันออก-ตะวันตก กำลังร่วมกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สรุปรูปแบบก่อสร้างทางด่วนช่วงแยกเกษตรเชื่อมทางด่วนศรีรัชตรงจุดจักรพลาหรือกับ ม.เกษตรฯต้องการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาลมากกว่าทางด่วน แต่ก็บอกไปว่าทางด่วนก็จำเป็นต้องทำ เพราะเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายที่จะเชื่อมระหว่างตะวันออกและตะวันตก ซึ่ง ม.เกษตรฯกังวลคือจะมีการเจรจาจัดซื้อที่ดินตรงกลางเมืองทั้งหมด จึงต้องดูเรื่องการทำทางขึ้น-ลงทางด่วน

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 20 - พุธ 22 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5272

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 138.69 Ad Value: 187,231.50

PRValue (x3): 561,694.50 คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: ปลัดคมนาคม 'ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ' เร่งปิดจ็อบงานใหญ่ก่อนเกษียณ

อีกครั้งหนึ่ง

ผมเชื่อว่าทำได้แน่ เพราะทางด่วนสายนี้มีขนาดเพียง 4 ช่องจราจรไป-กลับ จึงทำทางขึ้น-ลงมาก ๆ เหมือนทางด่วนสายอื่นไม่ได้แน่นอน จะออกแบบให้วิ่งยาวไปเชื่อมกับทางด่วนเดิมทั้งวงแหวน ทางด่วนศรีรัช และอาจนรงค์ มีจุดขึ้น-ลง 3 จุดระหว่างทางคือ ช่วงหัวท้ายและตรงกลาง แนวเส้นทางที่จะสร้างจากแยกเกษตรยกสูง 20 เมตร ข้ามถนนวิภาวดีฯ และโกลด์เวย์แล้วม้วนลงเลาะไปทางคลองเปรมประชากร หลังวัดเสมียนนารีไปเชื่อมทางด่วนศรีรัช-วงแหวนตะวันตกที่จตุจักร

เรื่องสิ่งแวดล้อมที่กังวลอาจจะมิมลพิษทางเสียงและฝุ่นละออง PM 2.5 ได้หาวิธีป้องกันคือ ทำโดมครอบแล้วมีระบบสเปรย์น้ำข้างใน ซึ่ง ม.เกษตรฯรับแบบก่อสร้างไปพิจารณาแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกแบบว่าโอเคหรือไม่อยู่ระหว่างวิศวกรทั้งของ ม.เกษตรฯ และคมนาคม ได้แก่ รฟม. กทพ. และสนข. หาข้อสรุปร่วมกันเพราะเป็นปัญหาทางวิศวกรรม

ถ้าเคลียร์จบก็เดินหน้าต่อ แต่ถ้าไม่จบก็พับไป แต่แนวโน้มเท่าที่คุยกันแล้วน่าจะดี จากนั้นต้องทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไป ส่วนการก่อสร้างจะสร้างช่วง N2 และ E-W corridor ก่อนเพราะมีเงินแล้วรออนุมัติ EIA เพิ่มเติม นอกจากนี้เร่งเซ็นสัญญางานระบบของรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน กรุงเทพฯ-

นครราชสีมา กับฝ่ายจีน และสรุปข้อกำหนดต่อผู้คดีโฮปเวลล์ แต่ทั้งหมดนี้ไม่ใช่ผมอยากเร่งทำเพื่อให้เป็นผลงานตัวเอง แต่เรารู้รายละเอียดและเป็นเรื่องต่อเนื่อง จึงอยากผลักดันให้จบโดยเร็วเพื่อให้ปลัดกระทรวงคมนาคมคนใหม่เข้ามาทำงานจะได้สบายใจและไม่เป็นภาระด้วย

**Q : เสนอชื่อปลัดคมนาคมใหม่เมื่อไหร่**

ภายในเดือน ส.ค.ควรจะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา

แล้ว และในเดือน ก.ย.จะเริ่มถ่ายทอดงานต่าง ๆ ให้ปลัดคนใหม่ ผมก็จะเริ่มเคลียร์งานทั้งหมดในส่วนที่ผูกพันกันมาให้จบ ส่วนงานประเภทที่ได้รับแต่งตั้งเป็นคณะทำงานชุดต่าง ๆ ในช่วง ก.ค.-ส.ค.นี้ สั่งการให้หน่วยงานที่ค้างมาเคลียร์ทั้งหมดเพื่อให้ได้ข้อสรุป

เช่น การส่งมอบพื้นที่รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ยอมรับว่าคงไม่จบในยุคผม เพราะเป็นงานต่อเนื่อง แต่การเริ่มต้นจะต้องจบทั้งหมด เช่น การเวนคืนต้องสรุปให้ได้ว่ามีกี่แปลง ระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้ายมีอะไรบ้าง สัญญาของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ที่ต้องปรับเปลี่ยนหรือยกเลิกมีกี่สัญญา ทั้งหมดต้องชัดเจนเพื่อนับหนึ่งในทางปฏิบัติ

ส่วนตำแหน่งในคณะกรรมการติดตามการดำเนินการแก้ไขปัญหา บมจ.การบินไทย ที่มีนายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน คาดว่าหลังเกษียณอายุราชการก็คงไม่ได้เป็นต่อแล้ว เพราะถือว่าหลุดจากตำแหน่งปลัดกระทรวงคมนาคมแล้ว ไม่มีอำนาจที่จะไปเรียกหน่วยงานมาสอบถามอีกต่อไป ส่วนที่ระบุชื่อตอนลงไปเพื่อไม่ให้มีการมอบอำนาจให้คนอื่นมาทำแทน เพราะหากระบุเพียงตำแหน่งปลัดกระทรวงเฉย ๆ จะทำให้มีการมอบอำนาจให้บุคคลอื่นแทนได้

**Q : โอกาสจะได้รับแต่งตั้งเป็นบอร์ดการบินไทย**

(หัวเราะ) ความสามารถผมคงไม่ถึงหรอก

**Q : ความคืบหน้าการฟื้นฟูการบินไทย**

ทางการบินไทยยังอยากคงสิทธิการทำสัญญาในสถานะรัฐวิสาหกิจไว้ โดยเฉพาะสัญญาที่ทำกับ บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) และ บจ.วิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.) ได้ส่งคำร้องขอของการบินไทยให้หน่วยงานพิจารณาแล้วจะให้หรือไม่

แต่ให้หลักการไปว่า การช่วย

เหลือการบินจะต้องพิจารณา 1.ต้องมีกฎหมายรองรับ เพราะการบินไทยไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว 2.การปฏิบัติต้องเท่าเทียม เพราะถ้าช่วยการบินไทยได้สายการบินอื่น ๆ ก็ต้องได้ด้วยตามหลักการของ ICAO (องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ)

สิ่งที่การบินไทยขอมามี 1.การเจรจาขอพิจารณาหนี้ และสิทธิตามสัญญาเดิมที่มีมา ขอให้คงสิทธิดังกล่าวไปจนสิ้นสุดสัญญา ซึ่งกรณีที่การบินไทยได้สัมปทานมาก่อนหน้านี้จากหน่วยงานของรัฐ เช่น คริวการบิน, การบริการภาคพื้น เป็นต้น คงต้องถามไปทางทอท.ซึ่งได้ให้การบ้านไปแล้วว่าสัญญาที่เคยทำอยู่เดิมจะต่อสัญญาออกไปได้หรือไม่

สัญญาใดที่มีกฎหมายรองรับและเห็นว่าสามารถต่อได้ก็ให้ทำไป โดยเฉพาะสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ.ร่วมทุน 2562 ต้องไปแยกมาให้ชัดว่าฉบับใดต้องเข้าเกณฑ์ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน และฉบับใดไม่ต้องเข้า อายุสัญญาหมดเมื่อไหร่ จากนั้นดูข้อกำหนดว่าเดินไปถึงที่สุดได้หรือไม่ รอข้อมูลจาก ทอท.อยู่

**Q : จะทัน 17 ส.ค.ศาลนัดไต่สวนคำร้องฟื้นฟู**

ยังไม่สามารถระบุได้เรื่องทั้งหมดจะเสร็จก่อนหรือไม่ สัญญามีจำนวนมากและบางเรื่องต้องเสนอให้คณะกรรมการ (บอร์ด) พิจารณา เช่น การพิจารณายกหรือลดหนี้ให้กับการบินไทย ทาง ทอท.ก็ต้องขอบอร์ดก่อนจึงจะนำส่งเรื่องมายังกระทรวงคมนาคม เราพยายามที่จะช่วยการบินไทยเท่าที่ทำได้ ถ้าทำไม่ได้จริง ๆ ก็ต้องยอมรับ เพราะตอนนี้ทุกคนได้รับผลกระทบจากโควิดหมด ซึ่ง ทอท.เองก็ได้รับผลกระทบไม่น้อย รายได้หายไปเยอะ แล้วต้องมายกหนี้ให้อีกจะไหวหรือไม่

**Q : กรณีโควิดต้องทบทวนยุทธศาสตร์ลงทุนคมนาคมใหม่หรือไม่**

คมนาคมเป็นกระทรวงใช้เงิน ไม่ใช่

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 20 - พุธ 22 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5272

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 138.69 Ad Value: 187,231.50

PRValue (x3): 561,694.50 คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: ปลัดคมนาคม 'ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ' เร่งปิดจ๊อบงานใหญ่ก่อนเกษียณ

กระทรวงพาณิชย์ ตอนนี้ต้องคิดใหม่ว่าประเทศต้องใช้จ่ายเงินไปกับอะไร ตอนนี้ต้องเน้นสาธารณสุขและเศรษฐกิจพื้นฐานของคนมาก่อน อะไรที่รอและผ่อนได้ก็ต้องรอ คนไม่เดินทาง เศรษฐกิจไม่หมุนถามว่ายังจำเป็นต้องทำถนนใหม่ หรือควรทำเฉพาะคนในชุมชนก่อนเพื่อให้เกิดการจ้างงานและกระจายรายได้ แต่งานคมนาคมมีดีหลายอย่างคือได้ของที่ต้องใช้บริการได้และมีคุณค่า เช่น รถไฟ ถนน และเงินที่ใช้ไปหมุนในระบบเศรษฐกิจเกิดการจ้างงาน ชื่อวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ

พอเกิดโควิดกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ก็ต้องมาทบทวนใหม่ในวันที่ 20 ก.ค.จะเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานพิจารณาอนุมัติการปรับปรุงแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ให้ทันกับสถานการณ์ปัจจุบันที่อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบหมด ยังไม่รู้ว่าจะฟื้นเมื่อไหร่

ซึ่งประเทศไทยยังตอบไม่ได้ว่าจะเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้เมื่อไหร่ จากปกติจะมีการทบทวนแผนแม่บททุก 3 ปี ครั้งนี้ให้รวมผลกระทบจากโควิดเข้าไปด้วยเพื่อบริหารการจราจรให้บาลานซ์ระหว่างเชิงพาณิชย์กับความมั่นคงหลังการจราจรทางอากาศลดลงอย่างมากช่วงเดือน เม.ย.-พ.ค.ที่ผ่านมาเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงมาก 95-97% ขณะที่เที่ยวบินในประเทศลดลงกว่า 90% ขณะเดียวกัน ต้องทำแผนเตรียม

ความพร้อมหลังโควิดคลี่คลาย และการบินกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

ยังให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท. ทบพว) แผนแม่บทการพัฒนาสนามบินของประเทศไทยใหม่ให้แล้วเสร็จใน 2 เดือน โดยต้องนำเรื่องโควิดมาวิเคราะห์ร่วมด้วย เพราะเป็นปัจจัยสำคัญทำให้การจราจรทางอากาศเปลี่ยนแปลง มีหลายสายการบินในโลกที่ต้องปิดกิจการ ขณะที่ศูนย์กลางการบินของโลกอาจเปลี่ยนแปลง และประเทศไทยยังจะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอยู่หรือไม่

ทั้งนี้ เป็นไปได้ว่าอาจไม่ต้องเร่งรัดการพัฒนาสนามบินมาก เช่นในอดีตโครงการไหนที่ชะลอได้ควรชะลอไว้ก่อน ซึ่ง กพท.ต้องรับฟังความเห็นผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งสายการบิน และผู้บริหารสนามบิน เช่น ทอท. ทย. บมจ.การบินกรุงเทพ (บางกอกแอร์เวย์ส)

**Q : กระทบแผนลงทุน ทอท.หรือไม่**

ทอท.ก็ต้องทบทวนแผนพัฒนาสนามบินในความรับผิดชอบเช่นกัน ทั้งสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิที่จะมีการขยายเฟส เช่น โครงการก่อสร้างอาคารส่วนขยายด้านทิศเหนือสนามบินสุวรรณภูมิ (north expansion) วงเงินลงทุน 42,084 ล้านบาท ตอนนี้ไม่ชะลอก็เหมือนชะลอ หลังเกิดโควิดทางสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งกำลังพิจารณาโครงการให้โจทย์เพิ่มนำปัจจัยโควิด

มาพิจารณาด้วย เป็นเรื่องถูกต้องต้องมารีวิวใหม่ทั้งหมดทั้งประเทศ รวมถึงสนามบินภูมิภาคของ ทย. ต้องนำแผนปี 2565 จะพัฒนาขยายสนามบินมาทบทวนใหม่เช่นกัน

**Q : อัปเดตระบบตั๋วร่วม**

ตอนนี้มีกฎหมายลูกบังคับใช้แล้ว คณะกรรมการชุดเดิมถูกยุบ ตอนนี้ท่านรัฐมนตรี (ศักดิ์สยาม ชิดชอบ) เป็นประธาน จริง ๆ แผนได้รับอนุมัติมานานแล้ว แต่มีโควิดโรงงานที่ต่างประเทศปิด ทำให้เข้าไปอีก จากเดิมจะเริ่มเชื่อมระบบปีทีเอสกับสายสีน้ำเงินและสีม่วงด้วยบัตรใบเดียววันที่ 1 มิ.ย.ที่ผ่านมาต้องเลื่อนออกไป จะเร่งให้ทันเดือน ต.ค.นี้