



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

# 'ศักดิ์สยาม' ปฏิรูปการรถไฟ อย่าคิดแต่ลงทุน ต้องหารายได้ให้เป็น

## สัมภาษณ์พิเศษ

สัมภาษณ์นอกงานก่อสร้างรถไฟ  
ชานเมืองสายสีแดง "คลังชั้น-  
บางซื่อ-รังสิต" ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ทุ่มเม็ดเงินสร้าง  
ร่วม 1 แสนล้านบาท จะเสร็จสมบูรณ์  
ราววันนับถอยหลังเปิดเชิงพาณิชย์เต็ม  
รูปแบบในเดือน พ.ย. 2564 ปิดฉากมหา  
กาพย์ "รถไฟฟ้ามารารอน" ใช้เวลา  
สร้างกว่า 10 ปี ที่สำคัญ ยังเป็นการ  
พิสูจน์ฝีมือของ ร.ฟ.ท.ในการหารายได้  
จากการเดินรถไฟฟ้าย่านและที่ดินโดยรอบ  
ปลดแอกนี้กว่า 1.7 แสนล้าน

ถึงจะดูสูญ แต่มีงานที่ "ศักดิ์สยาม  
ชิดชอบ" เจ้ากระทรวงคมนาคม ต้องเตรียม-  
สะสาง เพื่อให้วันเปิดใช้จริงไร้อุปสรรค  
ปัญหาและข้อครหา หลัง "บิ๊กตู-พลเอก  
ประยุทธ์ จันทร์โอชา" นายกรัฐมนตรี  
ยกทีม ครม.ออนทัวร์รถไฟฟ้าย่านสีแดง  
เมื่อ 15 ธ.ค. 2563 ทำให้ "ศักดิ์สยาม"  
ต้องกระตุ้น ร.ฟ.ท.มากขึ้น

"ประชาชาติธุรกิจ" สัมภาษณ์  
"ศักดิ์สยาม" ถึงแนวทางแก้ปัญหา  
รถไฟฟ้าย่านสีแดง สถานีกลางบางซื่อ  
ที่กำลังนับถอยหลังเปิดบริการ และปิด  
สถานีหัวลำโพง รวมถึงการเปลี่ยนผ่าน  
ไปสู่การให้เอกชนร่วมลงทุน PPP

Q : ความคืบหน้ารถไฟฟ้าย่านสีแดง

ล่าสุดประชุมกับ ร.ฟ.ท.มี 4 เรื่อง  
ต้องเคลียร์ งบประมาณเพิ่มขึ้นจาก  
กรอบที่กำหนด การเดินรถ การบริหาร  
สถานีกลางบางซื่อ และการบริหารพื้นที่  
รอบสถานี เรื่องบขช.ที่เพิ่มขึ้นจากงาน  
ก่อสร้างเพิ่มเติม 10,345 ล้านบาท  
ให้ดูงานใดที่ได้ทำตามข้อระเบียบ  
และกฎหมายให้รีบทำ ส่วนอะไรที่ยัง  
ทำไม่ได้ให้เร่งสรุปและหาวิธีว่าจะทำ  
อย่างไร ให้ยึดหลักกฎหมายต่าง ๆ ให้  
ครบถ้วน

เรื่องที่ 2 การเดินรถ วางรูปแบบ

# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 21 - อาทิตย์ 24 มกราคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5325

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 147.61

Ad Value: 199,273.50

PRValue (x3): 597,820.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: 'ศักดิ์สยาม' ปฏิรูปการรถไฟ อย่าคิดแต่ลงทุน ต้องหารายได้ให้เป็น

เดินรถไปแล้ว เมื่อสถานีกลางบางซื่อเปิดใช้ สถานีหัวลำโพงจะต้องปิดทันที จะไม่มีขบวนรถไฟวิ่งเข้าในเมืองผ่านสถานีหัวลำโพง ให้ ร.ฟ.ท.บูรณาการจัดการเดินรถใหม่ทั้ง 4 ทิศ คือ ทิศเหนือ ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ทิศใต้ และทิศตะวันออกเฉียงใต้ จะเปลี่ยนถ่ายรถไฟทางไกลแล้วเปลี่ยนให้คนขึ้นรถไฟชานเมืองเข้าเมืองแทน โดยสายใต้ อาจจะให้หยุดรถที่สถานีบางบำหรุ หรือสายอีสานให้หยุดรถแล้วเปลี่ยนขบวนที่สถานีเชียงราก นั่งสายสีแดงต่อรถเข้ามาสถานีกลางบางซื่อ

ส่วนการเปลี่ยนถ่ายระบบและค่าโดยสาร คิดไว้ 2 ทาง 1.ใช้ตัวรถไฟทางไกลเดิมที่กำหนดว่าสถานีหัวลำโพงยังเป็นสถานีปลายทางโดยสารต่อไปจนถึงสถานีกลางบางซื่อ กับ 2.คิดอัตราค่าโดยสารใหม่ ดัดสถานีหัวลำโพงออกจากการเป็นสถานีปลายทาง

ทั้งนี้ การเปลี่ยนขบวนรถไฟทางไกลมาเป็นรถไฟสายสีแดงสำหรับผู้โดยสารที่มาจากต่างจังหวัดต้องไม่มีค่าแรกเข้า และตัวรถไฟทางไกลจะต้องวิ่งแบบยกระดับเชื่อมเข้ามาในสถานีกลางบางซื่อ ห้ามวิ่งบนพื้นราบ อะไรที่พร้อมยกยกระดับก็ให้ยกยกระดับเชื่อมเข้ามา อะไรไม่พร้อมให้หยุดรอข้างนอก เพื่อแก้การจราจรและจุดตัดรถไฟในกรุงเทพฯ ส่วนการขนส่งสินค้าให้ ร.ฟ.ท.กำหนดให้ชัด

จะให้สถานีใดเป็นสถานีสุดท้ายขนส่งสินค้า โดยให้จุดขนถ่ายสินค้าอยู่ด้านนอกสถานีกลางบางซื่อ ทำให้รถที่วิ่งรับ-ส่งสินค้าอยู่ด้านนอก จะแก้จราจรไปด้วยในทางหนึ่ง

## Q : ใช้เวลา 11 เดือนบริษัทลูกรถไฟบริหารสายสีแดง

ร.ฟ.ท.จ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด บริษัทลูกมาเดินรถสายสีแดงให้เป็นนโยบายการเดินรถที่กระทรวงจะทำเดินรถแบบ PPP แต่การทำ PPP ต้องใช้เวลาศึกษาและดำเนินการประมาณ 3 ปี ชั้นแรกคงให้บริษัทลูกรถไฟที่บริหารแอร์พอร์ตเรลลิงก์เป็นผู้เดินรถไปก่อน 11 เดือน ได้หารือกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแล้วถึงความพร้อมและความสามารถ ต้องยอมรับว่าแอร์พอร์ตเรลลิงก์บริหารงานได้ดีขึ้น ทั้งเดินรถเร็วขึ้น นำรถมี 9 ขบวนออกให้บริการประชาชนครบ และตรงต่อเวลาถือว่าทำได้ดีที่สุดในบรรดารถไฟฟ้าหลาย ๆ สี ในกรุงเทพฯและปริมณฑลเวลานี้

มอบปลัดกระทรวงคมนาคม (นายชยธรรม์ พรหมศร) กรมการขนส่งทางราง และ ร.ฟ.ท. ตั้งคณะทำงานมอนิเตอร์การทำงานตลอด 11 เดือนของแอร์พอร์ตเรลลิงก์เป็น KPI เช่น ตรงต่อเวลา ช่อมบำรุงบริหารต้นทุน เป็นต้น ถ้าพิสูจน์ผลงาน

ตาม KPI ใน 11 เดือนได้ จะให้แอร์พอร์ตเรลลิงก์เดินรถสายสีแดง เป็นความท้าทายของบริษัทด้วย เพราะสายสีแดงมีรถที่มากกว่าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ 25 ขบวน แล้วตัวรถไฟมีความยาวกว่า มี 6 ตู้รับผู้โดยสารได้ 1,000 กว่าคน/ขบวน จริง ๆ ไม่ได้มีแค่นี้ เพราะรถไฟทั้งระบบยังขาดบุคลากร ทางสหภาพเสนอให้จัดตั้งองค์กรคล้ายโรงเรียนฝึกอบรม คมนาคมเสนอ กรมจัดตั้ง "สถาบันราง" แล้วอยู่ระหว่างเซตระบบองค์กร รับถ่ายทอดเทคโนโลยีรถไฟจากประเทศต่าง ๆ ที่ไทยเองใช้อยู่ ทั้งจีน ญี่ปุ่น เยอรมัน และแคนาดา

## Q : ช่วงบางซื่อ-คลังขบวนที่สร้างเสร็จนานแล้ว

ปลายเดือน ม.ค.นี้จะไปดูช่วงสถานีกลางบางซื่อไปสถานีคลังขบวน มีความพร้อมจริงหรือไม่ ส่วนเปิดทดลองวิ่งเสมือนจริงสายสีแดงจะเกิดขึ้นเดือน มี.ค. 2564 ให้ ร.ฟ.ท.ประชาสัมพันธ์และอธิบายให้ประชาชนเข้าใจว่า "การทดสอบเสมือนจริง" คืออะไร และถ้าใครอยากจะขึ้นต้องทำอะไร เพราะจะไม่ได้วิ่งแบบปกติ ส่วน ก.ค. จะเปิดใช้หรือไม่ ถือเป็นระยะถัดไป หลักการเหมือนช่วงเปิดส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน เปิดให้ใช้ฟรี 1-2 เดือน และเปิดเชิงพาณิชย์ในเดือน พ.ย.นี้ ค่าโดยสาร



# ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี

วันที่: พุธที่ 21 - อาทิตย์ 24 มกราคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5325

หน้า: 7(ขวา)

Col.Inch: 147.61

Ad Value: 199,273.50

PRValue (x3): 597,820.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: 'ศักดิ์สยาม' ปฏิรูปการรถไฟ อย่าคิดแต่ลงทุน ต้องหารายได้ให้เป็น

กำลังพิจารณา เริ่มต้นที่ 15 บาท

## Q : รูปแบบบริหารสถานีกลางบางซื่อ

ให้ ร.ฟ.ท.กลับไปดูสเกลสัดส่วนของพื้นที่ระหว่างเชิงพาณิชย์และพื้นที่กลาง เวลาบริหารสถานีจะมีค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภคทันที ยังมีค่าจ้างแม่บ้านทำความสะอาด จ้างพนักงานรักษาความปลอดภัย โดย ร.ฟ.ท.คำนวณคร่าว ๆ หากบริหารสถานีกลางบางซื่อ 4 ปี (2564-2567) มีต้นทุนบริหารรวม 1,400 ล้านบาท ให้ปลัดกระทรวงคมนาคมไปตรวจสอบตัวเลขนี้ มีรายการอะไรที่ไม่จำเป็นให้ตัดออก

ส่วนแหล่งเงินจะนำมาเป็นค่าใช้จ่ายทาง ร.ฟ.ท.บอกมีอยู่ 257 ล้านบาทเท่านั้น ก็คือเปิดให้บริการบีบี ขาดทุนทันที สั่งให้ตั้งคณะกรรมการ ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน, ร.ฟ.ท., กรมการขนส่งทางราง, การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมถึงให้ดึงผู้บริหารสนามบินสุวรรณภูมิมาร่วมด้วย เพื่อดูการจัดสเกลพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่เชิงพาณิชย์กำกับบริหารให้ดีเป็นพิเศษ จะทำให้เกิดรายได้ให้เสนอข้อมูลภายใน 1 เดือน ซึ่ง ร.ฟ.ท.มีศักยภาพเยอะมาก มีที่ดินในมือมาก เอกชนเช่าที่ไปนิดเดียว แต่บริหารให้มีกำไรมหาศาล ร.ฟ.ท.เองมีพื้นที่มหาศาลทำไมจะทำได้

ยังให้ประสานกระทรวงมหาดไทย นำสินค้า OTOP มาวางขายภายในสถานีกลางบางซื่อ ให้ดูว่าควรมีจัดงานนิทรรศการแบบเมืองทองธานีหรือไม่ รวมถึงการแบ่งผลกำไร เพราะคมนาคมต่อไปอย่าคิดทำเพียงเรื่องโลจิสติกส์อย่างเดียว ต้องทำสิ่งที่สร้างงาน สร้างอาชีพ

ให้ประชาชนด้วย อย่าเอาแต่ลงทุน แต่ไม่คิดเรื่องการหารายได้ อย่าหวังจะต้องขอเงิน PSO (เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ) จากรัฐอย่างเดียว วันนี้นำรถไฟต้องเปลี่ยน mindset ได้แล้ว ทำตัวให้ทันโลกและต้องเริ่มตั้งแต่วันนี้

## Q : การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีกลางบางซื่อ

ตามแผนมี 9 แปลง พื้นที่รวม 2,325 ไร่

แบ่งเป็นพื้นที่โรงแรม อสังหาริมทรัพย์ ศูนย์ประชุม ศูนย์ราชการ เป็นต้น จากแผนที่เสนอใช้เวลาพัฒนาถึง 10 ปี ผมหารือกับปลัดคมนาคมแล้วมองว่า ควรพัฒนาทั้ง 9 แปลงไปพร้อม ๆ กัน ให้เกิดความสัมพันธ์ในการใช้ประโยชน์แต่ละพื้นที่ อย่างเช่น สร้างที่ทำงานและที่อยู่อาศัย ก็ควรมีศูนย์การค้า ซุปเปอร์มอลล์ หรือซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เหมือนไก่กับไข่ ต้องมาพร้อมกัน ควรจะเป็นตึกสูงทั้งหมดไม่ควรมีสิ่งปลูกสร้างแบบแนวราบ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการใช้พื้นที่ให้มากที่สุด ทางพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ก็เห็นด้วยกับโอเดียนี่ หากส่วนราชการจะขอใช้ที่ จัดให้อยู่ในอาคารเดียวกัน เป็นศูนย์ราชการแห่งใหม่ ไม่ใช่ต่างคนต่างไปอยู่คนละที่ ให้ ร.ฟ.ท. นำแนวคิดนี้ไปปรับปรุงแผนพัฒนาให้เสร็จใน 1 เดือนนี้แล้วเสนอให้พิจารณาใหม่ ซึ่งทั้ง 9 แปลงจะให้อยู่ภายใต้การบริหารของบริษัทลูกบริหารทรัพย์สินของ ร.ฟ.ท.

## Q : ต่อขยายสายสีแดง 4 เส้นทาง รอ PPP

ให้ ร.ฟ.ท.ศึกษารูปแบบลงทุน PPP ทั้ง 4 เส้นทาง มีช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ระยะทาง 8.84 กม. วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 กม. วงเงิน 10,202.18 ล้านบาท ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กม. วงเงิน 6,645.03 ล้านบาท และ Missing Link ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 25.9 กม. วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท จะรวมทั้งหมดเป็นสัญญาเดียว ทั้งก่อสร้างและเดินรถ รวมบริหารสถานีปลายทางและสถานีกลางบางซื่อ ให้เวลา ร.ฟ.ท.ทำข้อมูล 30 วัน จะเดินหน้าไปพร้อมประเมินผล 11 เดือนที่ให้บริการ ร.ฟ.ท.เดินรถสายสีแดง หากทำได้ดี ผมจะให้ ร.ฟ.ท.ระบุไปในเอกสารข้อเสนอ (RFP) ของโครงการ ให้เอกชนที่จะลงทุนต้องรับบริษัทลูกด้วย

คำว่ารัฐวิสาหกิจต่อจากนี้ไป สำหรับผมไม่ใช่เป็นเรื่องบริการประชาชนแล้วขาดทุนมันต้องอยู่รอด อย่าง บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ทำวันนี้ผมก็เห็นด้วย แต่บางเรื่องถ้ามากไปก็ต้องลดลงมา เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้ประชาชน