



'ชินคันเซ็น' ไทยผ่นค่างญี่ปุ่นไม่ร่วมทุน

● 'อาคม' นำทีมลัดฟ้าเจรจาไม่สำเร็จ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าความคืบหน้าหลังจาก นาย สราวุธ ทรงศิวิไล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ออกมาให้ สัมภาษณ์ว่า นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม จะเดินทางไปประเทศญี่ปุ่นระหว่างวันที่ 18-20 ต.ค. ที่ผ่านมามีการประชุมหารือกับรัฐบาล ญี่ปุ่นเรื่องการขอเข้าร่วมทุนโครงการรถไฟความเร็ว สูง (ชินคันเซ็น) ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นสายแรกจาก กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ ซึ่งหากไม่ประสบ ผลสำเร็จโครงการจะไม่ทันรัฐบาลชุดนี้และความ ผันของรถไฟที่จะได้นั่งรถไฟฟ้าชินคันเซ็นก็จะทอด ยาวออกไปอีก

เมื่อวันที่ 22 ต.ค. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงการเข้าร่วมการ ประชุมระดับรัฐมนตรีด้านคมนาคมระหว่างไทย นำโดยนาย อาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคมกับนายเคอิชิ อิชิอิ รมว. กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว ญี่ปุ่นที่กรุงโตเกียวว่า ได้มีการหารือถึงโครงการต่าง ๆ โดยเฉพาะความร่วมมือด้านระบบรางในไทย ได้แก่ โครงการรถไฟ ความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่, แผนแม่บทรถไฟที่ ระยะที่ 2 (M-MAP 2), โครงการรถไฟสายใหม่ในเส้นทาง ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor :EWEC) รวมถึงการพัฒนาศูนย์ คมนาคมพหลโยธิน และโครงการความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety) ทั้งนี้ จากการประชุม ญี่ปุ่นยังได้แสดงความ สนใจลงทุนโครงการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ในรูปแบบ ร่วมทุน กับภาครัฐ (PPP) เนื่องจากไทยถือเป็นศูนย์กลางทางการ ขนส่งในภูมิภาค



นายชัยวัฒน์ กล่าวต่อว่า ในการหารือเราได้ไปขอความ ร่วมมือในด้านต่าง ๆ เช่น โครงการ M-Map 2 ที่ญี่ปุ่นจะส่ง แบบรายละเอียดโครงการฉบับสมบูรณ์มาให้ไทยในเดือน พ.ย.นี้ ซึ่งหลังจากนี้ไทยจะต้องมาศึกษา และเก็บข้อมูลเอง โดยเราขอให้ญี่ปุ่นเข้ามาช่วยในทางเทคนิค เช่นเดียวกับกับ โครงการด้านถนนปลอดภัยที่เราต้องให้องค์การความร่วมมือ ระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) เข้ามาช่วยคือ ส่วนเรื่องการ ร่วมทุนในโครงการรถไฟชินคันเซ็นเราได้แจ้งญี่ปุ่นไปว่า แต่ละ โครงการมีขนาดใหญ่ ซึ่งการร่วมทุนที่ดีที่สุด และญี่ปุ่นก็ได้รับ ไปพิจารณา พร้อมบอกว่าเขาไม่ทิ้งไทยนะ ไทยถือเป็น Good Friend (เพื่อนที่ดี)

ด้านนายอาคม กล่าวถึงความล่าช้าโครงการรถไฟ ความเร็วสูงไทย-จีน ตอนที่ 1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะ ทาง 3.5 กม.จากที่จะแล้วเสร็จเดือน ต.ค.นี้เป็นเดือน เม.ย. 62 ซึ่งล่าช้าไปถึง 7 เดือนว่า อยู่ระหว่างขั้นตอนการเบิกเงิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ต้องชำระให้กับกรม



ทางหลวง (ทล.) ซึ่งแม้ชั้น
ตอนดังกล่าวจะมีความล่าช้า
ไปบ้างแต่ไม่กระทบกับงาน
ก่อสร้างภาพรวมที่ยังดำเนินงานได้
ตามปกติมิได้หยุดชะงักแต่อย่างใด
นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเรื่องของฝน
ฟ้าอากาศในช่วงนี้ที่อาจทำให้การเข้า
พื้นที่ก่อสร้างยากลำบากไปบ้าง ทั้งนี้
ยังคงมั่นใจว่างานก่อสร้างดังกล่าวจะ
เดินทักได้ตามแผน

นายอาคม กล่าวต่อว่า สำหรับ
ขั้นตอนประกวดราคางานก่อสร้าง
โครงการอีก 12 สัญญานั้นจะทยอยเปิด
ประมูลตั้งแต่ช่วงปลายปีนี้เป็นต้นไป
โดยขณะนี้อยู่ที่ 2 ช่วงสี่กั๊ก-กุฉินท
ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3.3 พันล้าน
บาทเข้าสู่ขั้นตอนการประกวดราคาแล้ว

หลังจากทำร่างเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) ขึ้นเว็บไซต์
เพื่อเปิดประชาพิจารณ์ไปแล้ว

ผู้สื่อข่าวรายงานด้วยว่า ได้พยายามสัมภาษณ์นาย
ชัชวาลน์ถึงความชัดเจนของญี่ปุ่นในการร่วมทุนโครงการรถไฟ
ชินคันเซ็นแต่เกยชัชวาลน์ ระบุว่าเป็นเรื่องนโยบายให้สอบถาม
รมว.คมนาคม เมื่อผู้สื่อข่าวสอบถามนายอาคม พยายามบ่าย
เบี่ยงไม่ให้สัมภาษณ์ในประเด็นนี้บอกว่ารีบไปติดภารกิจอื่น
และเดินทางเหินคอนกาคามไปทันที

รายงานข่าวกระทรวงคมนาคมยืนยันว่าฝ่ายญี่ปุ่นได้
ย้ำชัดเจนว่าโครงการดังกล่าวเป็นสมบัติของประเทศชาติ ที่
รัฐบาลต้องลงทุนเองทั้งหมด เพราะสุดท้ายผลประโยชน์จะ
ตกอยู่กับแผ่นดิน สำหรับสาเหตุหลักที่ญี่ปุ่นปฏิเสธการลงทุน
นั้นเนื่องจากพบว่าผลการศึกษายังไม่คุ้มค่าเพียงพอต่อการ
ลงทุนเชิงพาณิชย์เมื่อดูจากปริมาณผู้โดยสาร แต่ทั้งนี้ญี่ปุ่นอาจ
เสนอเงื่อนไขเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้กับฝ่ายไทยเพื่อช่วยอุดหนุน
โครงการดังกล่าว.



แก้น้ำท่วม...นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง ตรวจสอบความคืบหน้างานก่อสร้างโครงการพัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต (ระยะที่1) เมื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม อาทิ งานต้นท่อลดรวมบ่อพัก 9 จุด เปลี่ยนท่อระบายน้ำแบบกลมเป็นแบบเหลี่ยม ทำความสะอาดท่อระบายน้ำ ปรับปรุงและซ่อมผิวจราจร รวมทั้งติดตั้งเครื่องสูบน้ำและประตูน้ำโดยคืบหน้าแล้ว 40% จะแล้วเสร็จในเดือนมี.ค.62



'ทุ่งใหญ่'เดินหน้าทำแผนลดตายปี62

● พลังประชาชนแก้อุบัติเหตุได้ผล

นายยุทธนา หอมเกตุ นักวิชาการ สาธารณสุขชำนาญการ สำนักงาน สาธารณสุข อ.ทุ่งใหญ่ จ.นครศรีธรรมราช ในฐานะเลขานุการอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับ อำเภอ (อปท.) อ.ทุ่งใหญ่ เปิดเผยว่า ศูนย์ฯได้สรุปสถานการณ์การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อ.ทุ่งใหญ่ ปี 59-61 เพื่อกำหนดวางแผน มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในปี 62 ทั้งช่วงเทศกาลปีใหม่ ธ.ค.-ม.ค. และสงกรานต์ เม.ษ. 62 โดยใช้ถนนสาย ทุ่งใหญ่-หลักช้าง ด.ปริก เป็นต้นแบบ แก้ไขปัญหา เนื่องจาก ด.ปริก เคยเกิด อุบัติเหตุสูงสุด แต่ได้ร่วมกับรพ.ส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) บ้านหัวควน ด.ปริก รวมทั้งชาวบ้านในพื้นที่ร่วม รณรงค์ขับขี้อปลอดภัยสร้างถนนสีขาว ขณะนี้ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกเลย





รู้การจับจี รถ จยย. อย่างถูก
ต้องและเคารพกฎจราจร ช่วย
ลดอุบัติเหตุลงได้ ขณะเดียวกัน
ยังพบว่าเด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี
จับขี่รถ จยย. และประสบ

นายยุทธนา กล่าวด้วยว่า ก่อนหน้านี้พบกลุ่มผู้สูงอายุ (55
ปีขึ้นไป) เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพราะจับขี่
รถ จยย. ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเทศบาล และ สปท. เข้าให้ความ

อุบัติเหตุ ได้เข้าพบผู้ปกครองให้ดูแลเด็ก ๆ และสร้างทักษะ
จับขี่ปลอดภัย โดยเฉพาะโรงเรียนที่ติดถนนสายหลัก

ขณะเดียวกันเด็กอายุ 11-20 ปี มักใช้รถ จยย. บนท้อง

ถนนมากขึ้น เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นทุกปี สก. ทุ่งใหญ่ จึงใช้เวลา
หลังเลิกเรียนจัดระเบียบขบวนและอำนวยความสะดวก
ประสานโรงเรียนที่อยู่ติดถนนสายหลักจัดตั้งชมรมความ
ปลอดภัยของโรงเรียน เพื่อแก้ปัญหาที่โรงเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย
รวมทั้งสอนวิธีปฐมพยาบาลเบื้องต้นแก่ประชาชนเพื่อช่วยเหลือ

ผู้ประสบเหตุ ตลอดจนสำนักงานขนส่ง
จ.นครราชสีมา ได้เข้ามาอบรมและ
ออกใบอนุญาตขับรถ (ใบขับขี่) ให้
นักเรียนเคารพกฎจราจรมาตรการเหล่านี้
ถือว่าได้ผลต้องขยายต่อไปปี 62

นายยุทธนา กล่าวอีกว่า อีกจุด
เสี่ยงของถนนทุ่งใหญ่-หลักช้าง คือ
สภาพทางกายภาพขนาด 2 ช่องจราจร
ไป-กลับ วิ่งสวนกันซึ่งคับแคบ พื้นผิว
ถนนเสื่อมคุณภาพ ปริมาณรถมีมาก
ผู้ขับขี่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรเชื่อมผ่านไป
จังหวัดฝั่งอันดามัน ได้เสนอติดตั้งป้าย
เตือนลดความเร็วเพิ่มเติมเป็นระยะ ๆ
ล่าสุดแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่
2 (ทุ่งสง) กรมทางหลวง(ทล.) ได้
สนับสนุนงบประมาณ 96 ล้านบาท เพื่อ
ขยายถนนทุ่งใหญ่-หลักช้าง จาก 2 ช่อง
เป็น 4 ช่องช่วงหมู่ 2 ต.ท่ายาง อ.ทุ่งใหญ่-
บ้านหนองดี ต.ทุ่งสง อ.นาบอน ระยะทาง
15 กม. คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 63 เมื่อแล้วเสร็จจะทำให้แบ่ง
ช่องทางด้านละ 2 ช่อง ผู้สัญจรมีความสะดวกและลดอุบัติเหตุ
จากการขับแข่งแล้วเกิดประสานงานถนนสายดังกล่าว.



มอเตอร์เวย์มาบตาพุด'ลิว' ย่นเวลาไประยองครึ่งชม.

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์สายพัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 32 กม. งบประมาณก่อสร้าง 11,784 ล้านบาทรวม 14 ตอน ขณะนี้ตอนที่ 1-13 ลงพื้นที่ได้หมดแล้วเกือบ 90.18% จากแผนงาน 92.7% ถือว่าล่าช้าเล็กน้อย บางตอนได้ผลงาน 100% คาดว่าจะแล้วเสร็จ 100% ในภาพรวมภายในเดือน พ.ย.นี้ สำหรับงานระบบตอนที่ 14 ได้ลงนามสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ 10 ก.ค.ที่ผ่านมา กำหนดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการทั้งระบบเดือน ก.ค. 63

รายงานข่าวแจ้งว่า จะเร่งให้แล้วเสร็จก่อนกำหนด ก.ค. 63 เพื่อเปิดทั้งระบบก่อนสงกรานต์ ปี 63 หรือช่วง ม.ค.-มี.ค. ทดสอบระบบและเปิดบริการ เม.ย. 63 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรช่วงเทศกาล เนื่องจากปัจจุบันปริมาณรถจากมอเตอร์เวย์กรุงเทพ-พัทยา ไปทางพัทยาใต้, สัตหีบ, จ.ระยอง

จำนวนมากจำเป็นต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 36 (ถนนบายพาส พัทยา-ระยอง) และทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) เป็นหลัก ทำให้จราจรติดขัด หากเปิดได้ก่อนจะช่วยบรรเทาจราจร รถหนักท้องเที่ยวที่จะเดินทางจากสนามบินอู่ตะเภา หรือรถบรรทุกที่จะต้องวิ่งไปนิคมอุตสาหกรรมสะดวกมากยิ่งขึ้น จากไประยองใช้เวลา 2 ชม. เหลือเพียง 1 ชม. 30 นาที

นอกจากนี้กรมทางหลวงยังเตรียมรองรับจราจรบนมอเตอร์เวย์สาย 7 ช่วงชลบุรี-พัทยา เพิ่มโดยขยายด่านไปรัง 3 จาก 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจร และด่านหนองขาม จาก 4 ช่องเป็น 5 ช่องจราจร ให้แล้วเสร็จ ก.พ. 63 ด้วย สำหรับโครงการมอเตอร์เวย์พัทยา-มาบตาพุด มีด่านเก็บค่าผ่านทางเพิ่ม 3 ด่าน 1.ด่านห้วยใหญ่ 2.ด่านชีโอน 3.ด่านอู่ตะเภา เป็นระบบปิดรับบัตรเก็บตามระยะทาง อยู่ระหว่างพิจารณา กำหนดค่าผ่านทาง.



เร็ว-่วงเป็นเหตุ

ท่านผู้อ่านที่เคารพความเร็วและความ่วงยังเป็นต้นเหตุอันดับต้นๆของอุบัติเหตุบนทางหลวงประจำเดือนกันยายนที่ผ่านมาครับ

กรมทางหลวงแจ้งมาว่า จากรายงานข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงทั่วประเทศประจำเดือนกันยายน 2561 พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 662 ครั้ง ทำให้มีผู้เสียชีวิต 119 คน บาดเจ็บ 576 คน จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ 899 คัน

เปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุประจำเดือนกันยายน 2560 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปีที่ผ่านมา 2% ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 9% บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 1% ส่วนสาเหตุหลักการเกิดอุบัติเหตุมาจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ากฎหมายกำหนด 69% (460 ครั้ง) รองลงมาได้แก่ หลับใน 7% (43 ครั้ง) การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด 5%

(36 ครั้ง) และอุปกรณ์รถบกพร่อง 2% (13 ครั้ง)

จุดเกิดเหตุ อุบัติเหตุเกิดขึ้นทางตรง 60% (400 ครั้ง) ทางโค้งปกติ 19% (124 ครั้ง) และทางแยก 6% (42 ครั้ง) ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่าเป็นรถปิกอัพบรรทุก 4 ล้อ 35% (321 คัน) รถยนต์นั่ง 25% (228 คัน) และรถจักรยานยนต์ 14% (126 คัน) เส้นทางในภาคเหนือเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 26% ภาคตะวันตก 10% และภาคตะวันออก 10%

ทางหลวงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางหลวงหมายเลข 105 ห้วยบง-แม่สลิคหลวง จังหวัดตาก จำนวน 11 ครั้ง หากจำแนกตามรายจังหวัด พบว่าจังหวัดนครราชสีมาเกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมาได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดสุพรรณบุรี ตามลำดับ

ทั้งนี้กรมทางหลวงได้มีมาตรการแก้ไขที่ได้ดำเนินการร่วมกับตำรวจทางหลวงในการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการตรวจจับความเร็วยานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวง กรมทางหลวงขอความร่วมมือผู้ใช้ทางโปรดขับขี่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อความปลอดภัยของท่านและผู้ร่วมทาง

หากประชาชนผู้ใช้ทางต้องการแจ้งอุบัติเหตุ หรือสอบถามข้อมูลการเดินทางเพิ่มเติมสามารถติดต่อได้ที่ สายด่วนกรมทางหลวง 1586 (โทร.ฟรีทุกเครือข่ายตลอด 24 ชั่วโมง) สายด่วนมอเตอร์เวย์ 1586 กด 7 และตำรวจทางหลวง 1193 ตลอด 24 ชั่วโมง.

นั้ปิงปอบ



ชาวสันพันโลก

● **แจงออกใบสั่ง:** ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) สายวันที่ 22 ต.ค. พ.ต.อ.กฤษณะ พัฒนเจริญ รองโฆษก ตร. กล่าวถึงกรณีื่อนำเสนอเกี่ยวกับการออกใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ของ กก.ธ บก.ทล. กระทำผิดระเบียบของตร. และกฎหมายหลายบทที่เกี่ยวข้องว่า รับรายงานจาก บก.ทล. ก่อตั้งตรวจจับความเร็วที่นำมาติดตั้งขึ้นทะเบียนเป็นครุภัณฑ์ของกรมทางหลวงแล้ว และได้รับอนุมัติจาก ผบก.ทล. ให้ติดตั้งตามระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้ว สำหรับผู้ออกใบสั่งเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง สังกัด กก.ธ บก.ทล. รับหน้าที่ให้ตรวจสอบกีดองและการออกใบสั่งผู้ที่กระทำความผิดผ่านระบบ PTM มีอำนาจออกใบสั่งและดำเนินการด้วยตนเอง ไม่ได้จ้างเอกชนมาดำเนินการออกใบสั่งแทนแต่อย่างใด.

อาคมสั่งเร่ง'ไฮสปีดจีน' เบิกจ่ายช้า-ก่อสร้างอืด

ราชดำเนิน ● "อาคม" สั่งเร่งเบิกจ่ายงานไฮสปีดไทย-จีน หลังขยายเวลาก่อสร้าง อันไม่กระทบภาพรวม เผยสร้างแค่ 3.5 กม. แต่ช้าไป 12 เดือน พึ่งทยอยเปิดประมูลเฟส 1 ภายในปีนี้

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า สำหรับกรณีที่ต้องขยายระยะเวลาก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ตอนที่ 1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม.ออกไปนั้น เนื่องจากอุปสรรคระหว่างขั้นตอนการเบิกเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ต้องชำระให้กับกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งแม้ขั้นตอนดังกล่าวจะมีความล่าช้าไปบ้าง แต่ไม่กระทบกับงานก่อสร้างที่ยังคงสามารถดำเนินการได้ตามปกติมิได้หยุดชะงักงานก่อสร้างแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยเรื่องของฝนฟ้าอากาศในช่วงนี้ที่อาจทำให้การเข้าพื้นที่ก่อสร้างยาก

ลำบากไปบ้าง ทั้งนี้ยังคงมั่นใจว่างานก่อสร้างดังกล่าวจะเดินหน้าได้ตามแผน อย่างไรก็ตาม สำหรับขั้นตอนการเบิกจ่ายเงินนั้นคงต้องไปหารือและเร่งรัดทั้งสองหน่วยงานเพื่อให้โครงการเดินหน้าต่อไป

นายอาคมกล่าวต่อว่า สำหรับขั้นตอนประกวดราคางานก่อสร้างโครงการอีก 12 สัญญานั้นจะทยอยเปิดประมูลตั้งแต่ช่วงปลายปีนี้เป็นต้นไป

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมระบุว่า โครงการดังกล่าวนี้ขณะนี้ดำเนินการได้เพียง 40% เนื่องจากยังไม่ได้ชำระเงินค่าก่อสร้างซึ่งแบ่งเป็น 3 งวด ก้อนละ 118 ล้านบาท รวม 354 ล้านบาท โดยที่ผ่านมามีการเบิกจ่ายเพียงงวดเดียว จนต้องขยายเวลาก่อสร้างช่วงดังกล่าวออกไปอีก 6 เดือน หรือกำหนดแล้วเสร็จใหม่ในเดือน เม.ย.2562



เร่งค่างวดรถไฟฟ้า จุดโครงการล่าช้า

โพสต์ทูเดย์ - “อาคม” จี้เบิกจ่ายงานค่างวดโฮสปิดไทย-จีน หลังขยายเวลาก่อสร้าง ยันไม่กระทบภาพรวมแม้ช้าไป 12 เดือน เปิดประมูลเฟส 1 ปีนี้

นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า ได้เร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งเบิกจ่ายค่าลงทุนก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (โฮสปิด) ไทย-จีน หลังมีการขยายระยะเวลาก่อสร้าง ตอนที่ 1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร (กม.) ออกไป เนื่องจากอยู่ในขั้นตอนการเบิกเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ต้องชำระให้กับกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งในภาพรวมยืนยันว่าจะไม่กระทบกับงานก่อสร้างที่ยังดำเนินงานได้ตามปกติ

สำหรับขั้นตอนประกวดราคางานก่อสร้างโครงการอีก 12 สัญญานั้นจะทยอยเปิดประมูลตั้งแต่ช่วงปลายปีนี้เป็นต้นไป โดยโครงการตอนที่ 2 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน

3,300 ล้านบาท ขณะนี้เข้าสู่ขั้นตอนการประกวดราคาแล้วหลังจากนำร่างเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) ขึ้นเว็บไซต์เพื่อเปิดประชาพิจารณ์

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมระบุว่า โครงการดังกล่าวนี้ขณะนี้ดำเนินการได้เพียง 40% เนื่องจากยังไม่ได้ชำระเงินค่าก่อสร้างซึ่งแบ่งเป็น 3 งวด งวดละ 118 ล้านบาท รวม 354 ล้านบาท โดยที่ผ่านมามีการเบิกจ่ายเพียงงวดเดียว ส่งผลให้งานล่าช้าจนต้องขยายเวลาก่อสร้างช่วงดังกล่าวออกไปอีก 6 เดือน หรือกำหนดแล้วเสร็จใหม่ ในเดือน เม.ย. 2562

แหล่งข่าวจาก รฟท.ระบุว่า ความคืบหน้าโครงการจัดซื้อหัวรถจักร 50 คัน วงเงิน 6,500 ล้านบาทนั้น ขณะนี้ได้นำร่างเอกสารเงื่อนไขการประกวดราคา (ทีโออาร์) ขึ้นเว็บไซต์ รฟท.เพื่อเปิดประชาพิจารณ์ คาดเปิดประมูลได้ภายในปลายปีนี้ ■

กองทุนไทยแลนด์เนื่อหอม เปิดทางระดมเงินรอบใหม่ฉลุย

เกียรติศักดิ์ พิวกสัย

ถือว่าประสบความสำเร็จเกิน

คาดหมาย เมื่อการเปิดจองซื้อหน่วยลงทุนของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย หรือ Thailand Future Fund (TFFIF) ที่ได้รับความสนใจอย่างล้นหลามจากนักลงทุนรายย่อย ประชาชนทั่วไป มียอดจองเข้ามา 4.12 หมื่นใบจอง คิดเป็นมูลค่าการจองซื้อ 2.88 หมื่นล้านบาท มากกว่าที่กระทรวงการคลังตั้งเป้าหมายว่าจะเปิดให้รายย่อยจองจำนวน 2 หมื่นล้านบาท

นอกจากนี้ เมื่อรวมยอดจองซื้อของประเภทสถาบันในประเทศที่มีเข้ามาไม่แพ้กัน ทำให้ยอดจองเต็มวงเงินที่เสนอขายจำนวน 4.47 หมื่นล้านบาท

ทั้งนี้ TFFIF เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการสนับสนุนโดยภาครัฐที่ต้องใช้เงินเครื่องมือระดมทุนแบบใหม่ โดยการนำรายได้จากโครงการที่มีอยู่มาเป็นหลักประกันจ่ายผลตอบแทนให้กับนักลงทุน เพื่อระดมทุนนำเงินไปสร้างโครงการใหม่เป็นการลดภาระเงินกู้และเงินงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด

นอกจากนี้ รัฐบาลยังต้องการให้ TFFIF มีเป้าหมายให้ประชาชนทั่วไปมีทางเลือกในการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนที่มั่นคงและมีโอกาสในการเติบโต จึงได้พิจารณาให้จัดสรรจำนวนหน่วยลงทุนให้กับประชาชนทั่วไป 50%



นักลงทุนสถาบันในประเทศ 40% และกระทรวงการคลัง 10% ของหน่วยลงทุนที่เสนอขายทั้งหมด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งทำให้นักลงทุนเกิดความมั่นใจในการซื้อหน่วยลงทุน

ขณะเดียวกัน ผลตอบแทนของ TFFIF อยู่ที่ 4.75-5.3% ในปีแรก ซึ่งเป็นระดับผลตอบแทนที่สูงเมื่อเทียบกับการฝากเงินในธนาคารพาณิชย์ โดยจะมีการจ่ายผลตอบแทนปีละ 4 ครั้ง เนื่องจากผลตอบแทนจ่ายจากรายได้ค่าผ่านทางที่มีเงินไหลเข้ามาทุกวัน ผู้บริหารกองทุนจึงไม่มีความจำเป็นต้องเก็บเงินไว้ จึงนำมาจ่ายผลตอบแทนให้กับนักลงทุนได้ทันที ซึ่งเป็นผลดีกับผู้ที่ถือหน่วยที่จะได้เงินปันผลไปใช้จ่ายหรือลงทุนเพิ่มเติม ทำให้การขายหน่วยลงทุนได้รับความสนใจอย่างมาก

หลังจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จะได้รับเงินจาก

TFFIF จำนวน 4.48 หมื่นล้านบาท เพื่อไปก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก และโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนต่อขยายทดแทน ตอน N1 ต่อไป

ทั้งนี้ หน่วยลงทุนของ TFFIF จะเข้าทำการจดทะเบียนซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในวันที่ 31 ต.ค. 2561 ภายใต้ชื่อย่อหลักทรัพย์ "TFFIF" ซึ่งจะทำการซื้อขายหน่วยลงทุนเกิดความคล่องตัวมากขึ้น และเป็นอีกเหตุผลที่นักลงทุนให้ความสนใจซื้อจำนวนมาก เนื่องจากผลตอบแทนสูงและการเปลี่ยนมือในตลาดรองทำได้ง่าย

ทั้งนี้ หากว่าไปแล้วการตั้ง TFFIF ไม่ใช่เรื่องง่าย ได้รับการต่อต้านจากสภาพของ กทพ. ที่ไม่เห็นด้วย โดย



อ้างว่าการตั้งกองทุนมีต้นทุนสูงกว่าเงินกู้ นอกจากนี้ การตั้งกองทุนต้องมีการโอนรายได้ของโครงการทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) และทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ในอนาคต 45% ให้กับ TFFIF เป็นเวลา 30 ปี เพื่อใช้จ่ายผลตอบแทนให้กับนักลงทุน ซึ่งทางสหภาพ กทพ.คัดค้านอย่างหนัก เพราะกลัวกระทบรายได้ของ กทพ.ให้ลดลง และมีผลต่อโบนัสของพนักงาน กทพ.ลดลงไปด้วย

การคัดค้านรุนแรงถึงขนาดที่ทางกลุ่มสหภาพ กทพ. ส่งเรื่องฟ้องศาลปกครองให้มีคำสั่งยกเลิกการตั้ง TFFIF รวมถึงทำหนังสือไปถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) รวมถึงอัยการที่เป็นผู้ตรวจร่างสัญญาการโอนรายได้ให้ชะลอเรื่องการตั้ง TFFIF จนกว่าศาลปกครองจะมีคำตัดสิน ทำให้การตั้ง TFFIF เกิดความล่าช้าไปเป็นเวลากว่า 1 ปี

อย่างไรก็ตาม ในที่สุดศาลปกครองมีคำสั่งไม่รับฟ้อง แม้ว่าทางสหภาพ กทพ.จะยื่นอุทธรณ์ทางศาลปกครองยังยกฟ้องอีกครั้ง ทำให้กระทรวงการคลังเดินทางตั้ง TFFIF และขายหน่วยลงทุนได้ในที่สุด

ความสำเร็จจากการขายหน่วยลงทุน TFFIF รอบแรก ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่จะทำให้การระดมทุนรอบต่อไปทำได้ง่ายมากขึ้น ได้รับการต่อต้านจากหน่วยงานที่ต้องนำรายได้ของโครงการโอนมาให้กองทุน เพื่อใช้ผลตอบแทนสำหรับการระดมทุนก้อนใหม่ ไปลงทุนในโครงการใหม่ที่มีอีกจำนวนมากที่จำเป็นต้องลงทุน แต่ยังมีปัญหาไม่มีเงินมาลงทุนเพราะงบลงทุนของประเทศในแต่ละปีมีจำกัด และการกู้เงินมีความจำเป็นที่ต้องกันไว้สำหรับ

การกู้โครงการลงทุนด้านอื่นที่ไม่ได้สร้างผลกำไรเชิงพาณิชย์ เช่น การลงทุนด้านการศึกษา การสาธารณสุข ที่ยังต้องใช้เงินลงทุนอีกจำนวนมากไม่แพ้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

สำหรับการระดมทุนของ TFFIF รอบต่อไป กระทรวงการคลังอยู่ระหว่างการหารือกับกรมทางหลวงเพื่อนำรายได้ของถนนมอเตอร์เวย์สาย 7 และสาย 9 โอนมาให้กองทุน เพื่อระดมทุนไปสร้างถนนมอเตอร์เวย์เส้นทางใหม่ ซึ่งกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการแก้ไขกฎหมายเพื่อให้โอนเงินรายได้ให้กองทุน TFFIF ได้ ซึ่งหากกรมทางหลวงมีความจำเป็นต้องใช้เงินก่อสร้างเส้นทางใหม่ ก็พร้อมที่จะขยายหน่วยลงทุนรอบใหม่ได้ทันที ซึ่งจะส่งผลดีกับ TFFIF ทำให้มีมูลค่าและให้ผลตอบแทนมากขึ้น

จะเห็นว่าการระดมทุน TFFIF รอบต่อไปจะส่งผลดีทั้งกับหน่วยงานที่ต้องการเงินไปก่อสร้างโครงการใหม่ ขณะเดียวกันก็จะส่งผลดีกับผู้ถือหน่วยลงทุน เพราะเมื่อกองทุนมีขนาดใหญ่มากขึ้นก็ทำให้ผลตอบแทนมีแนวโน้มสูงขึ้น มีนักลงทุนเข้ามาซื้อหน่วยลงทุนมากขึ้น สร้างความตึกคักให้กับตลาดทุนได้อีกทางหนึ่ง

สำหรับ TFFIF คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบเบื้องต้นให้มีขนาด 1 แสนล้านบาท แต่สามารถขยายเพิ่มวงเงินได้ต่อเนื่องตามความจำเป็นต้องการใช้เงิน จากการประเมินเบื้องต้นเห็นได้ชัดว่าการระดมทุนรอบสองจะทำให้กองทุนมีมูลค่าเต็ม 1 แสนล้านบาท และหากระดมทุนใหม่ต้องมีการขอ ครม.เพิ่มวงเงิน ซึ่งทำให้คาดการณ์ได้ว่า TFFIF จะเป็นกองทุนที่จะมีขนาดใหญ่และได้รับความสนใจจากนักลงทุนมากที่สุดของประเทศไทย ■

เศรษฐกิจคิดต่าง



ดร.รุจิระ บุนนาค

nssumsujitoms
Manut Bunnag
International Law Office
rujira_bunnag@yahoo.com
Twitter: @RujiraBunnag

ค่าโง่ทางด่วน

สภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้ต้องสร้างทางด่วน ทางพิเศษ ทางยกระดับ
ในเมืองต่างๆ หลายประเทศทั่วโลก

บางประเทศในเอเชียบางครั้งรถติดนานถึง 3 วันในช่วงเทศกาล เพราะ
ต้องเข้าคิวจ่ายค่าทางด่วน แต่ทางด่วนเป็นสิ่งจำเป็นไปแล้วในปัจจุบัน รวม
ทั้งในประเทศไทย

ประเทศไทยมีทางด่วน ทางยกระดับอยู่เป็นจำนวนมาก มีหลายเส้นทาง
ที่เชื่อมต่อจากชานเมืองเข้ามาในเมือง และบางครั้งสร้างใกล้ๆ กัน เพราะ
หน่วยงานที่เป็นเจ้าของโครงการเป็นคนละหน่วยงานกัน

เมื่อไม่นานมานี้ ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืนตามศาลปกครอง
ชั้นต้น ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ. จ่ายค่าชดเชยรายได้
ให้กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (NECL) เป็นเงิน 1,790 ล้านบาท พร้อม
ดอกเบี้ย 3,296 ล้านบาท รวมแล้วรวม 5,000 ล้านบาท

สาเหตุที่ต้องจ่ายเงินดังกล่าว เพราะมีการสร้างทางยกระดับตอนเมือง
โกลด์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ-รังสิต โดยกรมทางหลวง ซึ่งเป็นการ
แข่งขันกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ของ NECL ทำให้ส่งผลกระทบต่อ
ปริมาณการจราจร และรายได้ค่าผ่านทางของ NECL ลดลงจากที่ประมาณ
การไว้ตามสัญญาที่ทำกับ กทพ.

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (NECL) นั้นเป็นบริษัทในเครือของ
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ซึ่งประกอบกิจการทางด่วนและ
รถไฟฟ้าใต้ดิน

เดิม BEM เกิดขึ้นมาจากการควบรวมกิจการของสองบริษัทใหญ่ด้านการ
คมนาคมของประเทศไทย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ (BECL) ผู้ประกอบ
กิจการทางด่วนกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ (BMCL) ผู้ประกอบกิจการรถไฟฟ้า
ใต้ดิน โดยการควบรวม และโอนสัญญาสัมปทานระหว่างบริษัทนั้น ได้รับมติ
เห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

การที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เพราะการควบรวมไม่ก่อให้เกิดความ
เสียหายต่อรัฐและผลประโยชน์ของชาติ แต่การควบรวมจะทำให้บริษัทใหม่
ที่เกิดจากการควบรวมมีความแข็งแกร่งทางธุรกิจมากขึ้น

BEM ซึ่งเป็นบริษัทอันเกิดจากการควบรวมนั้น เป็นบริษัทย่อยของบริษัท
ช.การช่าง ยังมีใหญ่ด้านการก่อสร้างของประเทศไทย บริษัท ช.การช่าง
ประกอบกิจการก่อสร้างโครงการใหญ่เมกะโปรเจกต์มากมาย

นอกจากนี้ บริษัท ช.การช่าง ยังมีกิจการอื่น เช่น การผลิตจำหน่ายกระแส
ไฟฟ้าทั้งในประเทศ โดยดำเนินงานผ่านทางบริษัท ซีเค พาวเวอร์ และใน
ต่างประเทศ ผ่านทางบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ ที่ได้รับสัมปทานสร้าง และ



ผลิตกระแสไฟฟ้าจากรัฐบาลลาว เพื่อดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ ไชยะบุรี บริษัท ช.การช่าง ยังประกอบกิจการผลิตและจำหน่ายน้ำประปา รวมถึงการก่อสร้าง บริหารกิจการทางด่วน และรถไฟฟ้าใต้ดินอีกด้วย

BEM และบริษัทย่อยนั้นมียอดซื้อไฟฟ้าอยู่กับ กทพ. ประมาณ 11 คดี ซึ่งได้มีการนำข้อพิพาทเข้าสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครอง แบ่งเป็นคดีที่ BEM และบริษัทย่อยเป็นผู้ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ประมาณ 8 คดี รวมทุนทรัพย์ประมาณ 2.8 หมื่นล้านบาท และมีข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากทาง BEM อีกประมาณ 3 คดี รวมทุนทรัพย์ประมาณ 1,600 ล้านบาท

ดังนั้น ข้อพิพาทระหว่าง BEM กับ กทพ. จึงอาจจัดได้ว่าเป็นมหากาพย์คดีทางด่วน เพราะมีหลายคดี แต่ละคดีมีทุนทรัพย์มาก และใช้เวลาดำเนินคดีนานหลายปีทั้งในชั้นอนุญาโตตุลาการและชั้นศาล

เมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาให้ กทพ. แพ้คดี เพราะมีการอนุญาตให้ก่อสร้างเส้นทางอันเป็นการแข่งขันกับโครงการทางด่วนของ NECL จึงทำให้ กทพ. ต้องจ่ายค่าเสียหายให้ NECL ประมาณ 5,000 ล้านบาทภายใน 90 วัน นับจากคดีถึงที่สุดนั้น ทาง กทพ. ระบุว่า กทพ. มีศักยภาพในการชำระเงินค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวได้ทั้งหมด โดยไม่ต้องเจรจากับ NECL หรือกู้ยืมเงินมาจ่าย

ทั้งนี้ เพราะ กทพ. มีเงินคงเหลือในกองทุนหลายหมื่นล้านบาท และรัฐอาจตัดสินใจช่วยเหลืออุดหนุนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว หากรัฐบาลจะช่วยเหลือแล้ว ยังมีหลายวิธีที่อาจช่วยโดยไม่ต้องชำระเงินสด เช่น การหักรายได้ที่ กทพ. ต้องส่งให้กระทรวงการคลังประมาณปีละ 5,000 ล้านบาทมาชำระแทน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตในคดีนี้ว่า จำนวนดอกเบี้ยที่ต้องชำระให้ NECL นั้นสูงกว่าเงินที่ NECL ฟ้องเป็นค่าชดเชยรายได้อยู่มากเกือบ 2 เท่าตัว อันเป็นผลมาจากการดำเนินคดีที่ยาวนาน และถ้าหาก กทพ. ไม่ต่อสู้คดีจนยืดเยื้อเป็นเวลานาน จะสามารถบรรเทาความเสียหายของตนได้เป็นจำนวนมาก มีผู้ตั้งข้อสังเกตอีกว่า คดีนี้ NECL ไม่ควรฟ้อง กทพ. แต่ NECL ควรจะยื่นฟ้องกรมทางหลวงที่อนุมัติให้มีการสร้างเส้นทางอันเป็นการแข่งขันกับเส้นทางของ NECL มากกว่า

คดีนี้จึงเป็นอุทาหรณ์ถึงการที่หน่วยงานของรัฐไม่ประสานงานกัน แต่เป็นลักษณะของการต่างคนต่างทำ สร้างแต่โครงการของตน จึงทำให้ต้องจ่ายเงินจำนวนมหาศาลให้กับภาคเอกชน เป็นการที่คนไทยฟ้องร้องและจ่ายเงินให้คนไทยด้วยกัน ซึ่งไม่ควรจะเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีความเสียหายแฝงอยู่อีก กล่าวคือ การสร้างทางที่ซ้ำซ้อนในเส้นทางใกล้เคียงกัน ทำให้มีเส้นทางสัญจรเกินกว่าปริมาณการจราจร ใช้งานได้ไม่คุ้มค่า และไม่มี ความจำเป็นเร่งด่วน ควรนำเงินค่าก่อสร้างและดำเนินงานในเส้นทางดังกล่าว ไปใช้ในการสร้างถนนหนทางในต่างจังหวัด หรือพื้นที่ที่ต้องการถนน ทางพิเศษเพิ่ม ซึ่งมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นติดขัดจะดีกว่า

สุดท้ายเงินที่นำมาจ่ายชดเชยในคดีนี้เป็นเงินภาษีของประชาชน หรือส่งผลกระทบต่อเงินภาษีของประชาชน ซึ่งไม่ควรจะเป็นเช่นนั้น เพราะแม้จะเป็นคดีข้อพิพาทที่สื่อต่างๆ เรียกกันว่า ค่าโง่ทางด่วน

แต่ประชาชนที่เสียภาษีมาจ่ายค่าโง่นี้ ไม่ได้เป็นคนโง่แต่อย่างใด จึงไม่ควรให้ประชาชนเป็นผู้รับภาระในเรื่องนี้ ■



ข่าวสั้น

☐ ชวนประชุมรับฟังความคิดเห็นถนนวงแหวนรอบนอก นายวิรัชทร์ พันธุ์หาญ ผอ.เขตลาดกระบัง แจ้งว่า กรมทางหลวง จะจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 งานสำรวจและออกแบบถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัด ทล.305-ทล.34 ส่วนที่ 2 และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการ วันที่ 26 ตุลาคม 2561 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมศรีสุทธา โรงเรียนวัดสุทธาโชนย์ ขอเชิญหน่วยงานราชการ ประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมรับทราบภาพรวมโครงการ และร่วมแสดงความคิดเห็น สอบถามเพิ่มเติมโทร.02-3541036



หัวข้อข่าว: ชงนายกฯ แก่ ก.ม.เวนคืน'เปิดช่องพัฒนาเชิงพาณิชย์

ชงนายกฯ แก่ 'ก.ม.เวนคืน' เปิดช่องพัฒนาเชิงพาณิชย์

กรุงเทพธุรกิจ ● รองผู้ว่า กทม. ลั่นปริมณฑลไว้ร้อยต่อ "คมนาคม" เตรียมชงนายกฯ แก่กฎหมายเวนคืน เปิดทางให้ รฟม. พัฒนาที่ดินสถานีรถไฟฟ้ามหานครเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ มั่นใจเอกชนตอบรับแน่นอน ชี้ทิศทางเมืองเติบโตฝั่งทิศเหนือ-ตะวันตก นึกอสังหาฯ ระบุฝั่งเมืองใหม่ ยังรวมศูนย์ในกรุงเทพฯ ไม่สอดรับเศรษฐกิจใหม่-การเติบโตอีคอมเมิร์ซ ชี้รถไฟฟ้า 10 สายต้นคนเข้าเมืองเพิ่มทวีคูณแนะเชื่อมฝั่งเมือง 5 จังหวัดกระจายความเจริญ

หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจจัดสัมมนาหัวข้อ "ฝั่งเมืองใหม่-เมกะโปรเจกต์ พลิกโฉม กทม." โดยมีภาครัฐและภาคเอกชนมาแสดงความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนากรุงเทพมหานคร วานนี้ (24 ต.ค.)

นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์ รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กล่าวปาฐกถาหัวข้อ "ฝั่งเมืองกรุงเทพฯ-ปริมณฑลไว้ร้อยต่อ" ชี้ทิศทางการพัฒนาเมือง "ว่า ปัจจุบันกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง และการพาณิชย์ มีประชากรตามทะเบียนราษฎร์ถึง 5.7 ล้านคน และประชากรแฝงอีกเท่าตัว จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบต่างๆ เพื่อรองรับเชื่อมกับปริมณฑล ซึ่งถ้านับรวมประชากรทั้ง

▶ ต่อจากหน้า 1
ชงนายกฯ

กรุงเทพฯ และปริมณฑล 6 จังหวัด จะมีประชากรถึง 20 ล้านคน หรือ 1 ใน 3 ของประชากรทั้งประเทศ เทียบเท่ากับโตเกียวและนิวยอร์ก ที่ต้องมีฝั่งเมืองรวมเมืองปลีกย่อย

"แผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้าร่วมสายหลักและสายรองยาว 508 กิโลเมตร มีความคืบหน้า แม้จะล่าช้าไป 2 ปี แต่มีภาพเกิดขึ้นชัดเจนขึ้นมากขึ้น แต่ต้องเตรียมพร้อมระบบการเดินทางเสริมเรียก

ว่าระบบ ล้อ-ราง-เรือ สอดประสานสัมพันธ์กัน"

กรุงเทพฯ เร่งดำเนินการตามแผนศูนย์เปลี่ยนถ่ายการคมนาคม เช่น ศูนย์บางซื่อ ที่กำลังก่อสร้าง และกำลังพิจารณาจุดเชื่อมต่อย่านฝั่งธนบุรี คือ ดากสิน-คลองสาน เพื่อให้เป็นจุดตัดของการเดินทางรถไฟฟ้าหลายสาย มีนบุรีจะกลายเป็นเมืองใหม่ในอนาคต จากการที่มีรถไฟฟ้าหลายสายทั้งที่วิ่งทางตรงและตัดผ่าน เช่น สายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) สายสีชมพู (รามอินทรา-มีนบุรี) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) เป็นการขยายความเจริญออกไปผ่านระบบราง

นอกจากนี้ สิ่งที่จะเห็นในฝั่งเมืองรวมใหม่ ได้แก่ เรื่องการกำหนด เอฟเออาร์ การโอนสิทธิ์ แลกเปลี่ยนพื้นที่สีเขียว การกำหนดทางเดินเชื่อมต่อระหว่างอาคาร ซึ่งในต่างประเทศมีให้เห็นแล้ว

ชงนายกฯ แก่กฎหมายเวนคืน

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวในหัวข้อ "เมกะโปรเจกต์คมนาคม: กระตุ้นลงทุนภาคเอกชน" ว่า ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการลงทุนระบบราง เพราะเป็นส่วนหลักของการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ โดยแผนระยะเร่งด่วน 8 ปี (2558-2565) จะลงทุนโครงการขยายระบบรางถึง 24 โครงการ

กระทรวงคมนาคมจะเสนอคณะกรรมการนโยบายที่ดินแห่งชาติ ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน พิจารณาแก้กฎหมายการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในโครงการรัฐของการรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยจะแก้ไข

รฟม. นำพื้นที่เวนคืน เพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้า นำมาต่อยอดพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ และให้เอกชนร่วมลงทุนได้ ซึ่งจะทำให้เสร็จภายในรัฐบาลนี้

"ถ้าแก้กฎหมายนี้ได้จะทำให้เอกชนสนใจร่วมลงทุน เพราะสถานีรถไฟฟ้ามีการเดินทางเยอะ และเมืองใหม่ก็เกิดตามแนวรถไฟฟ้า แต่ต้องรอบคอบเรื่องกฎหมาย เพราะกระทรวงคมนาคมห่วงว่าเจ้าของพื้นที่ที่เวนคืนมาแล้วพัฒนาเชิงพาณิชย์ ติดขัดหรือไม่"

กช. พัฒนาที่อยู่ริมรถไฟฟ้า

นายอรรถพล กาญจนกุล ผู้ว่าการเคหะแห่งชาติ (กช.) เสวนาหัวข้อ "เมกะโปรเจกต์กับการขยายตัวของกรุงเทพฯ" ว่าอนาคตที่ดินของรัฐจะถูกนำมาพัฒนาที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยมากขึ้น โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า โดยถ้า รฟม. แก้กฎหมายเพื่อนำพื้นที่รถไฟฟ้ามหานครมาพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหรือเพื่อการพาณิชย์ได้ กช. จะพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้า เป็นทิศทางที่อยู่อาศัยในอีก 20 ปีข้างหน้า

กช. มีแผนร่วมทุนกับภาคเอกชนเพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัย นำร่องโครงการแรกคือ พื้นที่การเคหะดินแดง 100 ไร่ ปัจจุบันรอเข้าคณะกรรมการพีพีพี เพื่อเปิดให้เอกชนร่วมลงทุน คาดว่าจะใช้งบลงทุนราว 4 หมื่นล้านบาท นอกจากนี้ยังมีพื้นที่การเคหะร่วมเหล้า 130 ไร่ เงินลงทุน 5 พันล้าน ผลตอบแทนประมาณการ 20%

รฟท. เร่งพัฒนาบางซื่อ

นายสุภากร อินทรหมื่น ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินทาง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กล่าวว่า รฟท. มีโครงการพัฒนาเมืองใหม่ในกรุงเทพฯ คือ สถานีกลางบางซื่อ ซึ่งมีพื้นที่รวมกว่า 200 ไร่ อนาคตจะกลายเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของประเทศ มีการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟ



ความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมเปิดเชิงพาณิชย์เอกชนร่วมลงทุนพื้นที่ส่วนแรกคือพื้นที่แปลงเอ 32 ไร่ มูลค่ากว่า 1 หมื่นล้าน ให้ผลตอบแทน 15% ภายใต้คอนเซ็ปต์การพัฒนาที่ดินในลักษณะมิกซ์ยูส

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวงกล่าวว่า ในช่วง 4-5 ปีข้างหน้า จะเกิดพื้นที่เมืองใหม่กระจายออกจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือและทิศตะวันตก เนื่องจากปัจจุบันเริ่มมีโครงข่ายระบบรางเข้าถึง มีโครงการที่อยู่อาศัยกระจายตัวออกไป ส่งผลให้กรมวางแผนพัฒนาถนนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางรวดเร็วมากขึ้น โดยเบื้องต้นมี 5 โครงการ วงเงินรวม 2.5 แสนล้านบาท อาทิ โครงการบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว วงเงิน 30,800 ล้านบาท ซึ่ง ทล.จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 10 กม.แรกในปีหน้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างร่างเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) คาดว่าจะประมูลปีนี้ **ฝั่งเมืองไม่สอดคล้องกับ**

นายพรนริช ชวนไชยสิทธิ์ นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย กล่าวในเวทีเสวนาหัวข้อ "โฉมหน้าศูนย์เศรษฐกิจใหม่ กทม." ตั้งข้อสังเกตว่า ฝั่งเมืองใหม่ไม่สอดคล้องกับโมเดลเศรษฐกิจในอนาคต เพราะยังคงผลักดันให้คนเข้ามาอยู่อาศัยในเมือง ขณะที่ราคาที่ดินเหลือน้อยทำให้นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต้องเน้นจับตลาดบน เป็นการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บางส่วนทางกับภาพรวมกำลังซื้อของคนในประเทศ

ฝั่งเมืองฉบับใหม่ยังขาดการออกแบบให้สอดคล้องวิถีชีวิตคนยุคดิจิทัล เช่น อีคอมเมิร์ซที่เติบโตสูง จึงต้องมีศูนย์กลางการกระจายสินค้าเพื่อส่งสินค้าไปยังที่พักอาศัยรอบกรุงเทพฯ แต่ฝั่งเมืองยังไม่รองรับ ทำให้การขนส่งสินค้าเป็นต้นเหตุทำให้การจราจรติดขัด

"โฉมหน้าเศรษฐกิจในยุคต่อไปจะมีโครงการมิกซ์ยูสเพิ่มขึ้น เช่น โครงการ วัน แบงค็อก ย่านพระราม 4 จะมีคนอยู่บริเวณนั้นกว่า 1 แสนคนโดยเฉพาะต่างชาติที่เข้ามาทำงานในไทย (Expatriate) ขณะเดียวกันต้องพัฒนาที่พักอาศัยรองรับคนกลุ่มผู้มีรายได้น้อยควบคู่กันไปด้วย เช่น การเปิดพื้นที่บริเวณคลองเตยพัฒนาที่พักอาศัยให้คนทำงานอีกระดับเช่นแม่บ้าน ยาม"

ห่วงเงินชนเงินแก๊งกำไรล้นหลาม
เขายังกล่าวว่า สิ่งที่น่าเป็นห่วงคือการเข้ามาแก๊งกำไรของนักลงทุนจีน โดยมาตรการของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ที่กำลังจะออกมาคุมเข้มสินเชื่อสังหาริมทรัพย์ไม่ได้ป้องกันการเข้ามาแก๊งกำไรของนักลงทุนจีนที่วางเงินดาวน์สูงถึง 30% และซื้อสังหาริมทรัพย์แบบจ่ายสด

นอกจากนี้เมื่อมีการเกิดขึ้นของรถไฟฟ้า 10 สายทำให้คนเดินทางเข้าเมืองเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณทำให้รถติดเหมือนเดิม ดังนั้นการที่ฝั่งเมืองฉบับใหม่จะเพิ่มปริมาณที่ดินเพื่อการพัฒนา แต่ก็อาจจะส่งผลเพียงชะลอราคาที่ดินชั่วคราวเท่านั้น

"ไทยเดินผิดมาตลอด ทำให้ราคาที่ดินแพงขึ้น และไม่มีที่พักอาศัยสำหรับคนมีรายได้น้อย"

อย่าเปิดทางรายเล็กร่วม"ฮับบางซื่อ"
ด้านนายอริบ พิษานนท์ ประธานคณะกรรมการสมาคมการค้ากลุ่มอสังหาริมทรัพย์ และนายกสมาคมธุรกิจบ้านจัดสรร กล่าวว่า การพัฒนาเมืองที่ภาครัฐต้องการกระจายความเจริญโดยการสร้างศูนย์กลางคมนาคมและเปิดพื้นที่เพื่อการพัฒนาในศูนย์กลางต่างๆ อาทิ บางซื่อ โดยเปิดให้ประมูลแบ่งเป็นแปลงขนาดใหญ่จึงมีผู้ร่วมประมูลรายใหญ่ไม่กี่ราย ทำให้ขาดความหลากหลายของโครงการ และทำให้ผู้ประกอบการพัฒนารายเล็ก กลุ่มคนมีรายได้น้อยเข้าไม่ถึงโครงการพัฒนาในพื้นที่ดังกล่าว



กรมทางหลวงอัด2.5แสนล. • ลุยสร้างมอเตอร์เวย์ แก่รถติดพื้นที่ชั้นใน

กรมทางหลวง ทุ่มเม็ดเงินกว่า 2.5 แสนล. สร้างมอเตอร์เวย์ ในอีก 4-5 ปีข้างหน้า
หวังช่วยลดความแออัดการจราจรพื้นที่ชั้นใน

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง กล่าวในงานสัมมนา “ผังเมืองใหม่-เมกะโปรเจกต์ : พลิกโฉม กทม.” ว่า กรมทางหลวงวางแผนแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ระยะ 20 ปี (ปี 60-79) มี 21 สายทาง ระยะทาง 6,612 กม. โดยในช่วงปี 61-65 จะเกิดการพัฒนาคอร์ข่ายมอเตอร์เวย์บริเวณโซนทิศเหนือและทิศตะวันตกของพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล สอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของเมือง

ทั้งนี้ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรของการเดินทางภายในพื้นที่ เพื่อความสะดวกรวดเร็วของการเดินทางและขนส่งสินค้าเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอกไปยังภูมิภาคต่าง ๆ และรองรับการจราจรวิ่งผ่านพื้นที่ลดความแออัดเขตเมืองชั้นใน

นายอานนท์ กล่าวว่า ในช่วง 4-5 ปี จะมี 5 โครงการ รวมวงเงินลงทุนประมาณ 254,706 ล้านบาท โครงการแรกที่ดำเนินการได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กม. วงเงินลงทุน 30,800 ล้านบาท โดยกรมทางหลวงลงทุนเอง 10 กม.แรก ช่วงบางขุนเทียน-เอกชัย วงเงิน 10,500 ล้านบาท จะออก TOR เชิญชวนประกวดราคาในปลายปีนี้ เส้นนี้แบ่งเป็น 3 สัญญา สัญญาแรก 4 พันล้านบาท สัญญาที่ 2 วงเงิน 4 พันล้านบาท และสัญญาที่ 3 วงเงิน 2.5 พันล้านบาท คาดจะได้ผู้ชนะและเริ่มก่อสร้างในไตรมาส 1/2562

ส่วนอีก 15 กม. อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบเอกชนร่วมลงทุน (PPP) โดยให้เอกชนลงทุนงานโยธา ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว รวมงานระบบและ O&M ทั้งโครงการ และจะเสนอต่อกระทรวงคมนาคมในไตรมาส 1/2562

นอกจากนี้ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 109 กม. วงเงินลงทุน 79,006 ล้านบาท ซึ่งกรมทางหลวงได้เสนอบอร์ด PPP แล้ว รอเสนอเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอนุมัติรูปแบบ PPP Net Cost และคาดว่าจะเริ่มสร้างได้ปลายปี 2563

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะทาง 18 กม. วงเงินลงทุน 29,400 ล้านบาท โดยคาดว่าจะสรุปรูปแบบ PPP นำเสนอต่อบอร์ด PPP ในไตรมาส 3/2562 และเริ่มก่อสร้างปี 2564

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอก กทม.ด้านตะวันตก ระยะทาง 70 กม. วงเงินลงทุน 78,000 ล้านบาท คาดก่อสร้างได้ในปี 65

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ เป็นการรองรับการเดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิ และเดินทางเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคตะวันออก ระยะทาง 18 กม. วงเงินลงทุน 37,500 ล้านบาท สถานะอยู่ระหว่างทำการศึกษา EIA คาดเริ่มก่อสร้าง ปี 2565

นายอานนท์ กล่าวอีกว่า ส่วนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ความก้าวหน้างานโยธาได้



อานนท์ เหลืองบริบูรณ์

60-70% และคาดว่าจะภายในปีนี้จะเปิดให้เอกชนร่วมประมูลงาน O&M ได้ ขณะที่โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรี งานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผน โดยปัจจุบันงานก้าวหน้ากว่า 20% ซึ่งมีปัญหาการเวนคืนที่ดินล่าช้า ■

สคร.เดินหน้าออก TFFIF2

>>ยอดจองกองแรกทะลัก รายย่อยซื้อเหี้ยม3หมื่นล้าน

สคร.เตรียมเจรจาทองกลาง แก้กฏหมาย เปิดทางส่งรายได้ค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ ตั้งกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ระยะที่ 2 ขายนักลงทุน หลังยอดจอง TFFIF 4.5 หมื่นล้านบาททะลัก ทั้งรายย่อย-สถาบันแห่ซื้อ

นายประภาส คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ(สคร.)เปิดเผยว่า สคร.จะเดินหน้าจัดตั้งกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (TFFIF) ระยะ 2 ออกมาโดยเร็วเพื่อรองรับกับความต้องการของประชาชน หลังจากมียอดจองซื้อหน่วยลงทุน TFFIF ระยะที่ 1 ออกมาอย่างล้นหลาม โดยจะนำโครงการทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) สาย 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี และมอเตอร์เวย์ สาย 9 วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก มาจัดทำเป็นกองทุน

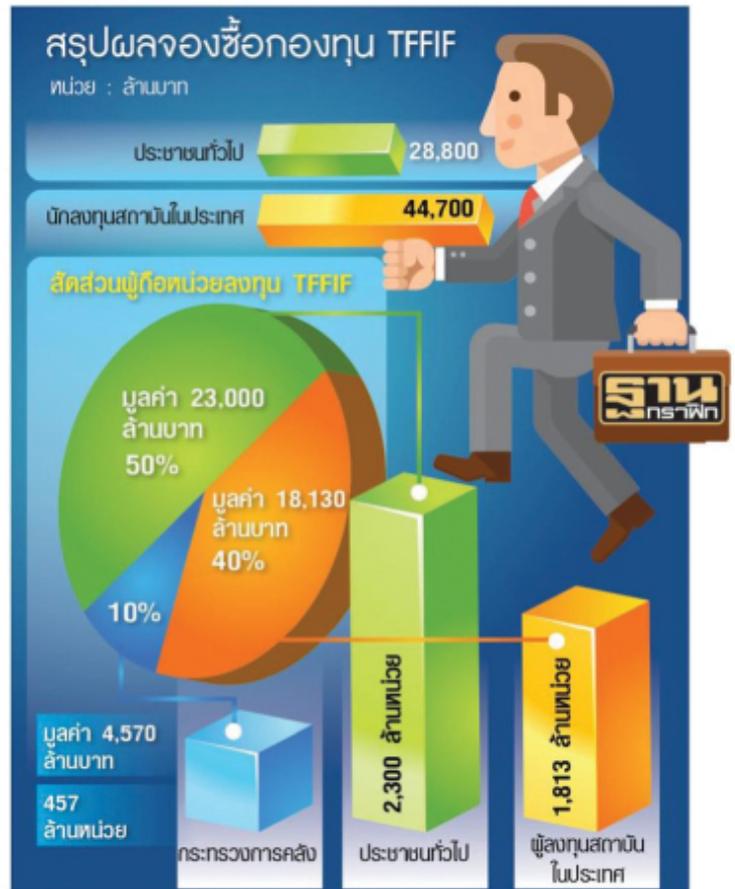
อย่างไรก็ตาม กฎหมายของกรมทางหลวงยังไม่เปิดให้ขายรายได้และค่าธรรมเนียมมาเข้ากองทุนได้เหมือนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) ดังนั้นจะต้องแก้ไขพระราชบัญญัติ(พ.ร.บ.)การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทาง ของกรมทางหลวงก่อน เพื่อให้สามารถนำรายได้

เข้ากองทุนได้ ซึ่งสัดส่วนการลงทุนในสิทธิในการรับรายได้จะมากกว่ากทพ. ที่กำหนดไว้ที่ 45% เนื่องจากกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรัฐ ไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ รายได้ทั้งหมดต้องนำส่งรัฐเป็นรายได้แผ่นดินอยู่แล้ว

“มูลค่าโครงการที่จะจัดตั้งกองทุน ยังไม่ได้คุยเรื่องตัวเลข แต่คาดว่าจะสูงกว่า กทพ. เพราะกรมทางหลวงเองก็ต้องการนำเงินไปลงทุนในเส้นทางมอเตอร์เวย์อื่นๆ ตามแผนที่จะขยายเพิ่มเติมอยู่แล้ว ซึ่งภายในสัปดาห์นี้

ครั้งแรกปี62

คาดขาย TFFIF กอง 2 นำรายได้ค่าธรรมเนียมมอเตอร์เวย์เข้ากองทุน



จะเชิญทางกรมทางหลวงมาหารือในรายละเอียด ซึ่งการแก้กฎหมายเป็นการแก้เฉพาะเรื่อง ไม่ใช่ทั้งฉบับ การพิจารณาจะง่าย ใช้เวลาไม่นาน และน่าจะสามารถขายกองทุนได้ในครั้งแรกของปี 2562”

ทั้งนี้ สคร.มองว่า การ

จัดตั้งกองทุน TFFIF เป็นเรื่องที่ต้องทำ เพราะเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับนักลงทุน ซึ่งไม่คิดว่านักลงทุนรายย่อยจะสนใจจองซื้อขนาดนี้ โดยคิดเป็นมูลค่าการจองซื้อกว่า 28,800 ล้านบาท ส่วนหนึ่งอาจจะเพราะผลตอบแทนค่อนข้างดีและความเชื่อมั่นว่ามี



ความมั่นคง เพราะมีกระทรวง การคลังถือหุ้นอย่างน้อย 10% ดังนั้นเมื่อวันที่ 22 ตุลาคมที่ผ่านมา จึงประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะลดสัดส่วนกองทุน สถาบันลงแล้วไปเพิ่มให้รายย่อย เพื่อให้สอดคล้องกับมติ คณะรัฐมนตรี(ครม.) ที่เน้นการกระจาย หน่วยลงทุนให้นักลงทุนรายย่อย ให้ได้มากที่สุด อาจจะได้เต็ม จำนวนที่จอง แต่จะได้ขั้นต่ำ คนละ 1 พันหน่วย

“เดิมเราไม่ได้คาดหวังว่า นักลงทุนรายย่อยจะจองเข้ามา มากขนาดนี้ จึงนับรวมกองทุน ประกันสังคม และกองทุนบำเหน็จ บำนาญข้าราชการ(กบข.) เป็นนัก ลงทุนรายย่อยทางอ้อมด้วย แต่ ปรากฏว่า รายย่อยจริงๆของเจ้า มาล้นมาก จึงไม่ต้องพิจารณา รายย่อยทางอ้อม แต่จะมาเฉลี่ย สัดส่วนหน่วยลงทุนใหม่ให้ราย ย่อยเพิ่ม อาจอยู่ที่ 50% ของกอง ทุน 4.5 หมื่นล้านบาท แต่ก็ต้องมี สัดส่วนนักลงทุนสถาบันที่เหมาะสม ด้วย เพราะนักลงทุนสถาบัน จะถือระยะยาวมากกว่า อาจจะเป็น 10 ปี ซึ่งไม่เกินวันที่ 24 ตุลาคมนี้ ก็น่าจะชัดเจนว่าใคร ได้เท่าไร เพราะ TFFIF ต้องเข้า ซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์วัน แรกวันที่ 31 ตุลาคมนี้” ■



Line ทาง

●●● บริษัท ท่าอากาศยานไทย

จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เปิดผล
สอบสวนข้อเท็จจริงกรณี รมท.สนามบิน
ดอนเมืองหัวร้อนทำร้ายนักท่องเที่ยวจีน
ในที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ทอท.
เมื่อวันที่ 24 ต.ค. ที่ผ่านมา ผลสอบข้อเท็จ
จริงสรุปว่า ผู้บริหารสนามบินดอนเมือง 2 คน
คือ นาวาอากาศโทสุธีรวัฒน์ สุวรรณวัฒน์
ผอ.สนามบินดอนเมืองและ ผอ.ฝ่ายรักษา
ความปลอดภัยของสนามบินดอนเมือง ไม่มี



สุธีรวัฒน์



อานนท์

ความคิด "ไม่มีความบกพร่องในการปฏิบัติ
หน้าที่และไม่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ดังกล่าว"
●●● สาเหตุที่ไม่มีความคิดเพราะหลัง
เกิดเหตุเวลา 22.27 น. วันที่ 27 ก.ย. 61
เจ้าหน้าที่ไม่ได้รายงานให้ผู้บังคับบัญชา
รับทราบตามลำดับชั้น เนื่องจากเจ้าหน้าที่
เห็นว่าไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเกิดความ
เสียหายร้ายแรง จึงถือเป็นเหตุการณ์ทั่วไป
ที่เกิดขึ้นในสนามบินทำให้ผู้บริหารสภาม
บินดอนเมืองไม่สามารถป้องกัน และแก้ไข
ปัญหาดังกล่าวได้ทันเวลา ●●● ทั้งนี้
กระบวนการรายงานเหตุการณ์ดังกล่าว
ถือเป็นมาตรฐานปกติในสนามบิน แต่
เมื่อเหตุการณ์นี้กลายเป็นเรื่องใหญ่และ
กระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
ทาง ทอท.ก็จะต้องปรับปรุงกระบวนการ
รายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ
เพิ่มขึ้น ●●● มีการรายงานข้อมูลด้วยว่า

การสอบสวนข้อเท็จจริงผู้บริหารสนามบิน
ดอนเมืองทั้ง 2 คน ใช้เวลา 21 วัน หรือ 3
สัปดาห์ก็แล้วเสร็จ จากนั้นได้มีคำสั่งให้ทั้ง
2 คน กลับมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติแล้ว
ตั้งแต่วันที่ 22 ต.ค.ที่ผ่านมา ●●●

ก่อนหน้านี้ น.ท.สุธีรวัฒน์ ถูกโยกย้ายไปเป็น
ผอ.สนามบินสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค.
แต่ในทางปฏิบัติ น.ท.สุธีรวัฒน์ ได้ปฏิบัติ
งานอยู่ที่สำนักงานใหญ่ ทอท.เนื่องจากมีผู้
พักที่ว่างที่ควรรอให้ครบ 30 วันตามคำสั่ง
พักงานหลังจากเกิดเหตุการณ์ก่อน จึงค่อย
ย้ายไปปฏิบัติหน้าที่สนามบินสุวรรณภูมิ

●●● ด้าน ผอ.ฝ่ายรักษาความปลอดภัยฯ
เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 22 ต.ค.ที่ผ่านมา
เช่นกัน โดยโยกย้ายไปเป็น ผอ.ฝ่ายรักษา

ความปลอดภัยที่สนามบิน
เชียงใหม่ตามมติบอร์ดที่
เห็นชอบไว้ก่อนหน้าจะเกิด
เหตุการณ์ ●●● สำหรับ
รมท. ที่ก่อเหตุถูกตั้งคณะกรรมการ
สอบสวนวินัยร้ายแรง
และยังไม่มีการสรุป ทอท.
จะรายงานผลการสอบสวนวินัย
ในการประชุมบอร์ด ทอท.

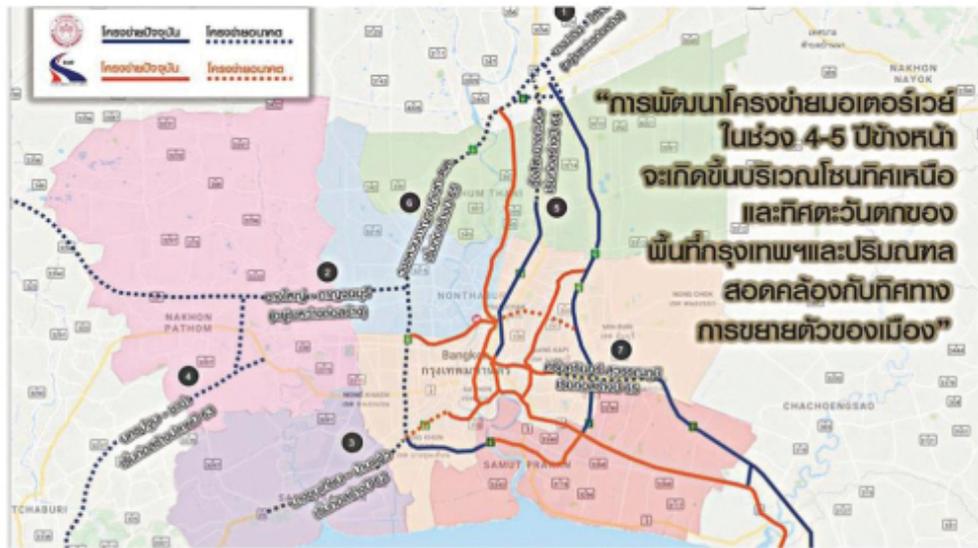
เดือน พ.ย. 61 เพราะเป็นเรื่องที่มีประชาชน
ให้ความสนใจ... ส่วนกรณีที่มีมองว่าเกิด
ความไม่โปร่งใสในการอนุมัติวีซ่าที่สนามบิน
ปลายทาง (Visa on arrival) ส่งผลให้
นักท่องเที่ยวจีนไม่พอใจและเกิดเหตุการณ์
ปะทะกันนั้น เป็นพื้นที่รับผิดชอบของ
สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (สตม.) ทอท.
ไม่สามารถก้าวล่วงได้ ●●● ปิดท้ายกับ
เรื่องดี ๆ ของอธิบดีกรมทางหลวง อานนท์
เหลื่องบริบูรณ์ ข่าวก่อนนอกจากจะเล่นเหลา
ไปด้วยเกสท์ที่มาแสดงความยินดีกับเก้าอี้
บิกไฮเวย์แล้ว ยังชื่นมื่นสุด ๆ หอมกรุ่นด้วย
ดอกไม้สวยพรสุกทันวันเกิดครบ 57 ปีเต็ม
ในวันที่ 24 ต.ค.ที่ผ่านมา... "HBD... แสอ์
เบิร์ธเดย์ยู...นะละ" ●●●



transport@dailynews.co.th



เปิดแผนมอเตอร์เวย์3เส้นล. ● 7สายแกัรถติดเมืองกรุง-ปริมณฑล



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคม (คค.) วางแผนลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์รวม 7 เส้นทาง งบประมาณรวม 8.54 แสนล้านบาท ระยะดำเนินการ 5 ปีข้างหน้า (62-67) เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของเมืองและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในโครงข่ายถนนสายหลักในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยการลงทุนจะเน้นพื้นที่ด้านทิศเหนือและทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ ซึ่งในอนาคตจะเน้นรูปแบบการร่วมทุนกับภาคเอกชน (พีพีพี) มากขึ้น เพื่อลดภาระงบประมาณและผลตอบแทนที่สาธารณะของประเทศ

นายอานนท์ กล่าวต่อว่า แผนการลงทุนทั้งหมดจะเริ่มทยอยดำเนินการในปี 62 และเริ่มก่อสร้างทั้งหมดภายในปี 66 สำหรับ 7 โครงการประกอบด้วย 1.โครงการมอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 108 กม. วงเงินลงทุน 8 หมื่นล้านบาท 2.โครงการมอเตอร์เวย์บางบัวทอง-บางปะอิน 70 กม. วงเงิน 7.8 หมื่นล้านบาท 3.โครงการมอเตอร์เวย์ยกระดับศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ 15 กม. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท 4.โครงการขยายทางด่วนโทลล์เวย์

ช่วงรังสิต-บางปะอิน 18 กม. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท 5.โครงการมอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-เอกชัย 10 กม. วงเงิน 1.05 หมื่นล้านบาท 6.โครงการมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี 96 กม. 5 หมื่นล้านบาท และโครงการมอเตอร์เวย์บางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กม. วงเงิน 7.6 หมื่นล้านบาท

นายอานนท์ กล่าวต่อว่า สำหรับโครงการที่จะเริ่มเปิดประมูลก่อน ได้แก่โครงการมอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-เอกชัย ระยะทาง 10 กม. ซึ่งเป็นโครงการเฟสแรกของโครงการทางยกระดับถนนธนบุรี-ปากท่อหรือถนนพระราม 2 จะเปิดประมูลภายในปลายปีนี้ เริ่มก่อสร้าง ต้นปี 62 วงเงินลงทุนรวม 10,500 ล้านบาท แบ่งประกวดราคาเป็น 3 สัญญา ได้แก่ สัญญา 1 วงเงิน 4,000 ล้านบาท สัญญา 2 วงเงิน



4,000 ล้านบาท และ
สัญญา 3 วงเงิน 2,500
บาท ส่วนเฟส 2 ช่วง

เอกชัย-บ้านแพ้ว-ปากท่อ ระยะทาง 35 กม. จะเปิดประมูล
ในรูปแบบร่วมทุนพีพีพีทั้งงานก่อสร้างและงานระบบและถัด
ไปเป็นโครงการมอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ คาดว่าจะสรุป
รูปแบบการร่วมทุนพีพีพีเสนอคณะกรรมการพีพีพีภายใน
ไตรมาสที่สามปี 62 ก่อนเปิดประมูลช่วงปลายปีและเริ่ม
ก่อสร้างในปี 63.



ลุ่มมอเตอร์เวย์

A5

โพสต์ทูเดย์ - คมนาคมวางแผนระยะ 5 ปี
ลงทุน 7 เส้นทาง เน้นรูปแบบพีพีพี รองรับ
การเติบโตของเขตเมือง แก่จรรยาในโครง
ข่ายถนนหลักกรุงเทพฯ ทิศเหนือ-ตะวันตก

เร่งคั้นมอเตอร์เวย์ 3 แลนล.

คมนาคมวางแผนระยะ 5 ปี 7 โครงการ เน้นรูปแบบพีพีพี หวังแก้รถติดโซนปริมณฑล

โพสต์ทูเดย์ - ชูแผนมอเตอร์เวย์
รองรับการเติบโตของเขตเมือง แก่
จรรยาในโครงข่ายถนนหลักกรุงเทพฯ
ทิศเหนือ-ตะวันตก

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดี
กรมทางหลวงเปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคม
ได้วางแผนลงทุนโครงการมอเตอร์เวย์
ในระยะ 5 ปีข้างหน้า ใช้เงินลงทุน 3.54
แสนล้านบาท รวม 7 เส้นทางเพื่อรองรับ
การเติบโตของเมืองและแก้ปัญหาจราจร
ในโครงข่ายถนนหลักปริมณฑล

ทั้งนี้ การลงทุนจะเน้นไปที่โซนด้าน
ทิศเหนือและทิศตะวันตกของกรุงเทพ
มหานคร โดยจะเน้นรูปแบบการร่วมทุน
กับภาคเอกชนแบบพีพีพีมากขึ้น เพื่อลด
ภาระงบประมาณและผลตอบแทนสาธารณะ
ของประเทศ ซึ่งแผนลงทุนทั้งหมดจะเริ่ม
ทยอยในปี 2562 และเริ่มต้นก่อสร้าง
ทั้งหมดภายในปี 2566

สำหรับ 7 โครงการนั้นประกอบด้วย
1.โครงการมอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ
ระยะทาง 108 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 8
หมื่นล้านบาท 2.โครงการมอเตอร์เวย์
บางบัวทอง-บางปะอิน ระยะทาง 70 กม.

วงเงิน 7.8 หมื่นล้านบาท 3.โครงการทาง
ยกระดับศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ ระยะทาง
15 กม. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท 4.โครงการ
ขยายโทลล์เวย์ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะ
ทาง 18 กม. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท
5.โครงการมอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-
เอกชัย ระยะทาง 10 กม. วงเงิน 1.05
หมื่นล้านบาท 6.โครงการมอเตอร์เวย์
บางใหญ่-กาญจนาบุรี วงเงิน 5 หมื่นล้าน
บาท และโครงการมอเตอร์เวย์บางปะอิน-
นครราชสีมา วงเงิน 7.6 หมื่นล้านบาท

นายอานนท์ กล่าวว่า โครงการที่
จะเริ่มเปิดประมูลก่อน ได้แก่ โครงการ
ทางยกระดับธนบุรี-ปากท่อ เฟส 1 ช่วง
บางขุนเทียน-เอกชัย ระยะทาง 10 กม.
เริ่มเปิดประมูลภายในปลายปีนี้ ส่วนด้าน
เฟส 2 ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว-ปากท่อ
ระยะทาง 35 กม. นั้นจะเริ่มเปิดประมูลต่อ
ไปในรูปแบบร่วมทุนพีพีพี

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัด
กระทรวงคมนาคม กล่าวในงานสัมมนา
ตั้งเมืองใหม่ เมกะโปรเจกต์ : พลิกโฉม
กทม. ว่า โครงการลงทุนระบบรางในเมือง
หลวงอย่างรถไฟฟ้าเป็นอีกยุทธศาสตร์

สำคัญในการแก้จราจรเมืองหลวงได้ย่
างดี โดยตามแผนแม่บทรถไฟฟ้าระยะที่ 1
นั้นจะเปิดบริการครบ 12 เส้นทางภายใน
ระยะเวลา 10 ปีนับจากนี้ หรือในปี 2572

นอกจากนี้ ตั้งเป้าจะมีผู้ใช้บริการต่อ
วัน 5.13 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นถึง 400%
เมื่อเทียบกับปัจจุบันอยู่ที่ 1 ล้านคน/
วัน รวมโครงข่ายรถไฟฟ้าในปีดังกล่าว
มีระยะทาง 509 กม. จำนวน 312 สถานี
ดังนั้นในอนาคตจะต้องมีมาตรการจูงใจ
ให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้
รถไฟฟ้า ■