



โปรเจกต์ไฮไลต์-เมื่อกร้อน คมนาคม ปี 2561

คมนาคมกระทรวงเศรษฐกิจ เกรดเอ มีเม็ดเงินลงทุนโครงการขนาดใหญ่กว่า 2 ล้านล้านบาท ตลอดปี 2561 ที่ผ่านมา เรียกว่าเป็นปีที่เร่งสปีดผลงานกันอย่างเต็มสูบ หวังปิดหมุดทุกโปรเจกต์ในมือให้ครบถ้วนครบถ้วนความ ก่อนจะเปลี่ยนผ่านจาก “รัฐบาล คสช.” สู่ “รัฐบาล มาจากการเลือกตั้ง” ที่จะมารับไม้ต่อขับเคลื่อนงานในปี 2562

“ประชาชาติธุรกิจ” พาย้อนดูไฮไลต์ที่น่าสนใจตลอดปีที่ผ่านมา **ขยับที่สุดในปฐพี**

เริ่มจากเจ้ากระทรวง “**อาคม เติมพิทยาไพสิฐ**” นับว่าเป็นรัฐมนตรีในคณะรัฐมนตรีรัฐบาล คสช. ที่เขาเก้าอี้เสริมเหล็ก นั่งมานานร่วม 4 ปี นับจากก้าวแรกเป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการวันที่ 30 ส.ค. 2557 และได้ขยับขึ้นเบอร์หนึ่งเมื่อวันที่ 19 ส.ค. 2558 แทน “**บิณฑ์-พล.อ.อ.ประจัน จันตอง**”

ใน 3 ปี “อาคม” มีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงถึง 3 คน ล่าสุด “**ไพรินทร์ ชูโชติถาวร**” อดีตซีอีโอ ปตท. ที่คุมทางน้ำ อากาศ ทางด่วนและระบบรางตลอดปีที่ผ่านมา “อาคม” เดินสายลงพื้นที่อย่างต่อเนื่องตั้งแต่เหนือ อีสาน กลาง ตะวันออก จุดได้ ไม่เว้นแม้แต่วันหยุดสุดสัปดาห์ เอกซเรย์งานทุกสิ่งทุกอย่างแม้แต่การปลุกต้นไม้ใหญ่ฯ จนมีฉายาประจำตัว “**รัฐมนตรีที่ขยับที่สุดในปฐพี**”

ขณะทำงานโครงการขนาดใหญ่ในแผนเร่งด่วนปี 2561 ทั้งบก ราง น้ำ อากาศ จัดเซตไว้ 44 โครงการ วงเงินลงทุนกว่า 2 ล้านบาท ยังไปไม่ถึงเป้าหมาย ต้องยกยอดมาผลักดันกันต่อในปี 2562

โยกสลับเก้าอี้วุ่น

ไม่ใช่แค่เก้าอี้รัฐมนตรีที่น่าสนใจ



ไพรินทร์ ชูโชติถาวร



อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

ในส่วนของเก้าอี้ปลัดกระทรวงก็เป็นที่ถูกจับตามองน้อย เมื่อมีม้ามืดโพลีนาที่สุดท้ายจนทำให้ใครหลายคนที่ออกหักจนต้องโบกมืออำลา เป็นที่มาการแต่งตั้งโยกย้าย 9 เก้าอี้ใหญ่

เริ่มที่เก้าอี้แม่บ้านกระทรวง ที่ห้วยมาออก “**ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ**” ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่รั้งเก้าอี้นี้ไปครองแบบโค้งสุดท้าย

ส่งผลสะเทือน 2 แคนดิเดต “**ชานินทร์ สมบูรณ์**” อธิบดีกรมทางหลวง และ “**สมิทธิ พรหมวงษ์**” อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางบก จน

ต้องยื่นใบลาออกทันทีหลังมีมติคณะรัฐมนตรีออกมา

เมื่ออธิบดีกรมใหญ่ลาออก 2 คน บิ๊กคมนาคมจึงต้องโยกสลับ 8 เก้าอี้ใหม่ตั้ง “**สรายุทธ ทรงศิริโล**” ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม นั่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ย้าย “**อัมพวัน วรรณโก**” จากผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมเป็นอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ย้าย “**จิรัฐม วิศาลจิตร**” อธิบดีกรมเจ้าท่าเป็นผู้ตรวจราชการ และ “**สมศักดิ์ ท่มม่วง**” จากรองปลัดกระทรวงเป็นอธิบดี





กรมเจ้าท่าแทน โปรโมต “อานนท์ เหลืองบริบูรณ์” จากผู้ตรวจกระทรวง นั่งอธิบดีกรมทางหลวง ตั้ง “พีระพล ภาวรสกุลเจริญ” รองปลัดกระทรวงเป็น อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ถูกวิจารณ์มากที่สุด

มาดูโปรเจกต์ร้อนแรงแห่งปีของ คมนาคม ที่เรียกเสียงวิจารณ์จากสังคม มากที่สุดตลอดปี ต้องยกให้กับ โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (เทอร์มินอล 2) มูลค่าก่อสร้าง 35,000 ล้านบาท ของ บมจ.การทำอากาศยาน ไทย (ทอท.)

กระแสวิจารณ์ถูกจุดพลุหลัง “ทอท.” ประกาศผลให้กลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน ดีบีเอแอลพี-นิเคินเชกเก-อีเอ็มเอส-เอ็มเอชพีเอ็ม-เอ็มเอสเอ-เออาร์เจ หรือกลุ่ม “ดวงฤทธิ์ บุนนาค” เป็นผู้ชนะฟาวล์การออกแบบ หลังผู้ได้ คะแนนสูงสุดไม่ได้แบบ “ต้นฉบับใบ เสนอราคาที่ได้รับจากทาง ทอท.” ตามที่ระบุ

ขณะที่แบบของ “กลุ่มดวงฤทธิ์” ที่ ใช้โครงสร้างไม้เป็นหลัก หลังปรากฏสู่ สายตาสาธารณชน มีเสียงดังกระหึ่มถึง การตีไซม์ที่โพละม้ายคล้ายกับโมเดล ศาลเจ้าแห่งหนึ่งของญี่ปุ่นและจีน อีกทั้งยังถูกถล่มปมที่ใช้ไม้จะทำให้เกิด การติดไฟได้ง่าย และบานปลายนำไปสู่ การวิพากษ์การเสกเทอร์มินอลของ ทอท. ทำให้แผนแม่บทการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิผิดเพี้ยน

แม้ ทอท.ยืนยันกรานแต่เสียงทักท้วง ยังไม่คลี่คลาย ทำให้ ทอท.ขอความเห็น จากองค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (ICAO) ล่าสุด บอร์ด ทอท.

ระบุ ICAO ยืนยันการดำเนินเป็น ไปตามแผนแม่บท จึงมีมติให้ ทอท. เดินหน้าโครงการนี้ต่อ

เพื่อความรอบคอบให้พวหรือคณะ กรรมการ Airport Consultative Committee (ACC) มีสายการบินและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน เป็นกรรมการให้ความเห็นและพิจารณา ความเหมาะสมของขนาดอาคารให้ สอดคล้องรับกับปริมาณต่อไป

ปิดดิลยักษ์ 2 แสน ล.ส่งท้ายปี

ปิดท้ายกับโปรเจกต์ยักษ์ที่ลุ้นกัน ตั้งแต่เปิดตัวโครงการระเบียงเขต เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กม. มูลค่า 224,544 ล้านบาท ที่แปลงร่าง มาจากรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ- ระยอง มีการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นแม่ข่าย

โดยรัฐบาล คสช.หวังจะใช้รถไฟ ความเร็วสูงสายนี้จุดพลุแจ้งเกิด อีอีซี และนับว่าเป็นโครงการที่ เนื้อหอมไม่น้อย มีเอกชนไทยและ ต่างประเทศมาซื้อของประมูล มากถึง 31 ราย

ช่วงฟอร์ทิมียีนประมูล เรียกว่า ผุ่นตลบพอสมควร เพราะมีหลายข่าว หลายกระแสจับคู่จับกลุ่มกันอลหม่าน จนมาหยุดสุดท้ายที่ 2 กลุ่มทุนยักษ์ “กลุ่ม ซี.พี.และพันธมิตร” และ “กลุ่มบีเอสอาร์” มีบีทีเอสเป็นหัวหอก ตบเท้ายื่นซองประมูลในวันที่ 12 พ.ย. ที่ผ่านมา

ส่วน “กลุ่ม ปตท.” ที่มาเผ่าปลาย

ถอย 1 ก้าวไปตั้งหลักขอเวลาศึกษา เทคนิคและรูปแบบธุรกิจ รวบรวมทุน กับผู้ชนะภายหลัง

ผลพิจารณาซบเซียมมาถึงของ ที่ 3 ข้อเสนอด้านราคาที่มีเงื่อนไข ผู้เสนอให้รัฐสนับสนุนน้อยที่สุดจะเป็น ผู้ชนะ ซึ่งมีกรอบเงินที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติไว้ 119,425 ล้านบาท

โดยผู้เสนอราคาต่ำสุดเป็นตัวตั้ง คือ กลุ่ม ซี.พี.และพันธมิตร ประกอบด้วย บจ.เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง ถือหุ้น 70% บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ 5% บจ.โซน่า เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น (CRCC) 10% และ บมจ.ช.การช่าง กับ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) 15%

ขอเงินสนับสนุนจากรัฐคิดเป็น มูลค่าปัจจุบัน 117,227 ล้านบาท หรือต่ำกว่าเพดาน ครม. 2,198 ล้านบาท และต่ำกว่ากลุ่มบีทีเอส 52,707 ล้านบาท ที่เสนอขอให้รัฐสนับสนุน 169,934 ล้านบาท หากคิดเป็นจำนวน เงินรวมดอกเบี้ย 10 ปี ราคากลุ่ม ซี.พี. อยู่ที่ 149,652 ล้านบาท ต่ำกว่ากลุ่ม บีทีเอสที่เสนอ 238,330 ล้านบาท อยู่ที่ 88,678 ล้านบาท

เพื่อให้การเซ็นสัญญาเป็นไปตาม แผนวันที่ 31 ม.ค. 2562 ตั้งแต่วันที่ 3 ม.ค.คณะกรรมการคัดเลือกจะ เจาจากกลุ่ม ซี.พี.ในรายละเอียดต่าง ๆ รวมถึงข้อเสนอพิเศษในของที่ 4 ให้ ข้อเสนอสุดท้ายที่ “วินวิน” กันทั้งคู่

เป็นการพิจารณารวดเร็วสมกับ ชื่อโครงการไฮสปีดเทรน ส่วนราคา จะถูกจริงอย่างที่ปรากฏคงต้องดูกัน ต่อไปยาว ๆ เพราะเป็นโครงการใหญ่ ที่ไม่เหมือนอย่างที่คิด !

