

'ศักดิ์สยาม' สั่งเปลี่ยนนโยบาย'รถตู้-ซื้อฝูงบิน-เช่าบอร์ตรสก.'

'คมนาคม' 4เดือนรื้อใหญ่

จ่อเคาะลงทุนทางด่วน2ชั้น
เร่งสรุปต่อสัมปทาน30ปี

กรุงเทพธุรกิจ ● "คมนาคม" ภายใต้อำนาจการคุม "ศักดิ์สยาม" แค่ 4 เดือนสั่งรื้อยกใหญ่ ทั้งนโยบายรถตู้ไม่บังคับเปลี่ยนเป็นมินิบัส เร่งเคลียร์ 2 ค่าโง่มั่นใจได้ข้อสรุปต่อสัมปทาน ทางด่วน 30 ปี จ่อสรุปเงื่อนไขโครงการ ทางด่วน 2 ชั้น ชิดเส้น 6 เดือนทบทวนแผน ซื้อฝูงบิน 1.5 แสนลำ พร้อมเช่าบอร์ตร สก. วิสาหกิจ ลั่นประธานการบินไทยคนใหม่ การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ในช่วง 4 เดือนที่ผ่านมา มีการผลักดัน นโยบายใหม่และมีการเปลี่ยนแปลงหลาย นโยบาย นับจากนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เข้ารับ ตำแหน่งเมื่อวันที่ 10 ก.ค.ที่ผ่านมาโดยทันที ที่เข้ารับตำแหน่งได้ประกาศนโยบายสำคัญ คือการบริหารงานภายใต้รัฐบาลปัจจุบัน จะต้องไม่มีค่าโง่ และนายศักดิ์สยาม กำกับดูแล 13 หน่วยงานหลักด้านระบบ รางทางบกและทางอากาศ ในขณะนี้

อ่านต่อหน้า 4

▶ ต่อจากหน้า 1

คมนาคม

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม อีก 2 คน กำกับดูแล 9 หน่วยงาน นายศักดิ์สยาม ได้มอบนโยบายให้ ผู้บริหารหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อผลักดันตามแผนงาน รวมถึงทำหนังสือ ที่ คค 0100/1421 ลงวันที่ 27 ส.ค.2562 กำหนดให้ต้องนำเรื่องรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมทราบก่อนไม่น้อยกว่า 7 วัน เช่น การแต่งตั้งนักบริหารระดับสูง การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติ ตามนโยบายเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาและ ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศและประชาชน

และการจัดซื้อจัดจ้างตามแผนงานตั้งแต่ 100 ล้านบาท ขึ้นไป

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการหน่วยงานงานในสังกัดสรุปความคืบหน้าการดำเนินงานของกระทรวง เพื่อชี้แจงสื่อมวลชนเมื่อวันที่ 7 พ.ย.ที่ผ่านมา โดยระบุถึงนโยบายกลุ่มขนส่งทางบกที่ปรับเปลี่ยนและผลักดันใหม่ 3 นโยบาย คือ 1.การเปลี่ยนนโยบายรถตู้โดยสารหมวด 1 และหมวด 4 กรุงเทพมหานครที่มีอายุครบ 10 ปี ต้องเปลี่ยนเป็นมินิบัส โดยเปลี่ยนนโยบายจากการบังคับเป็นสมัครใจ ซึ่งมีเหตุผลว่าการเปลี่ยนเป็นมินิบัสทุกคัน จะทำให้เกิดปัญหาอุปทานมากกว่าอุปสงค์ ดังนั้นหากพิจารณาเฉพาะผลตอบแทนทางการเงินอาจไม่เหมาะสม

รวมทั้งการเปลี่ยนเป็นมินิบัสอาจทำให้ จราจรติดขัดมากขึ้นเพราะตัวรถขนาดใหญ่กว่ารถตู้ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจร หรือ การเคลื่อนตัวทำได้ช้ากว่า รวมทั้งกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีการสร้างรถไฟฟ้า สะพานข้ามแยก และอุโมงค์ทางลอดหลายแห่ง ที่กระทบการจราจร ในขณะที่ประเด็นอุบัติเหตุพบว่าเส้นทางรถหมวด 1 ในเขต กรุงเทพฯ ทำความเร็วไม่ได้จึงเสี่ยงต่ออุบัติเหตุซ้ำ

นอกจากนี้ ที่ผ่านมายังมีนโยบายการ ยืดอายุการใช้งานรถตู้จาก 10 ปี เป็น 12 ปี โดยมีเงื่อนไขสภาพรถต้องอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

เปิดทางรถบ้านวิ่งแข่งแท็กซี่

2.นโยบายการอนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคลมาวิ่งจ้างสาธารณะผ่าน แอปพลิเคชันได้ เพื่อเพิ่มทางเลือกการใช้แท็กซี่ ซึ่งที่ผ่านมามีข้อร้องเรียนรถแท็กซี่ ปฏิเสธรับผู้โดยสาร ทำให้มีการใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านแอปพลิเคชัน แต่ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลทำให้ผู้ใช้ไม่ได้รับการคุ้มครอง และการนำรถยนต์ส่วนบุคคล มาให้บริการเป็นสิ่งผิดกฎหมาย ดังนั้น

จึงยกร่างกฎกระทรวง 2 ฉบับ เพื่อกำหนด คุณสมบัติผู้นำรถยนต์มาวิ่งจ้าง ลักษณะรถ หลักฐานการยื่นคำขอ เงื่อนไขการจ้าง และคุณสมบัติเครื่องสื่อสาร โดยกำลัง รับผิดชอบเห็นผู้มีส่วนได้เสียในช่วง 6 เดือนนี้

3.นโยบายติดตั้ง GPS รถส่วนบุคคล เพื่อลดอุบัติเหตุ โดยจะมีการแจ้งเตือน ความเร็วและติดตามพฤติกรรมการใช้รถ ซึ่งเป็นมาตรการสมัครใจและภาครัฐจะ ภูมิใจด้วยการเจรจากับบริษัทประกันภัย เพื่อมีส่วนลดค่าประกันภัยรถ

เร่งเคลียร์ค่าโง่ซื้อพิพาท

สำหรับการดำเนินงานในส่วนข้อพิพาท กับเอกชนที่มีค่าพิพาทของศาลให้รัฐ จ่ายเงินชดเชยมี 2 โครงการ คือ 1.คดี ข้อพิพาทระหว่างกระทรวงคมนาคม การ รถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับ บริษัทไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่ง ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้จ่ายเงินชดเชย ให้กรณีรัฐบอกเลิกสัญญา โดยกระทรวง คมนาคมสรุปวงเงินที่ต้องจ่าย 24,798 ล้านบาท (ณ 19 ต.ค.2562) และสถานะ ปัจจุบันรอคำสั่งอุทธรณ์ศาลปกครอง สูงสุดประเด็นการฟื้นคดี และอยู่ระหว่าง เสร็จจากบริษัทไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด


2.ข้อพิพาทระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้ง คณะทำงานศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหา ความเสียหายของรัฐฯ มาพิจารณาแนวทาง ดำเนินการ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ และยังไม่มีการฟ้องร้องเพิ่มเติม

"ศักดิ์สยาม" มั่นใจได้ข้อสรุป

นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า ความคืบหน้า ของการยุติข้อพิพาททางด่วนระหว่าง กทพ. และบีอีเอ็ม อยู่ระหว่างคณะทำงานพิจารณา สมมติฐาน เพราะขณะนี้ต้องยอมรับว่า

120 วัน คมนาคม 'เรือ-กบถวน' โครงการอะไรบ้าง

1 นโยบายยืดอายุการใช้งานรถตู้โดยสาร



10 ปี → 12 ปี

2 นโยบายเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นมินิบัส

เดิม รถตู้โดยสารครบ 10 ปี ต้องเปลี่ยนเป็นมินิบัส



ใหม่ ใช้ระบบสมัครใจ

เหตุผล

ไม่ให้เกิดปัญหา ไม่ให้เกิดปัญหา รถโดยสารเขตกรุงเทพฯ อุปทานมากกว่าอุปสงค์ จราจรในเมือง ทำความเร็วน้อยอุบัติเหตุต่ำ

3 นโยบายให้รถส่วนบุคคลรับจ้างสาธารณะผ่านแอปฯได้

- ยกธงกฎกระทรวง 2 ฉบับ
- แก้ปัญหาไม่มีกฎหมายกำกับดูแล

4 การเปลี่ยนรูปแบบลงทุนรถไฟฟ้าสีส้มตะวันตก (ศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์)


มูลค่าโครงการ 122,041 ล้านบาท

ข้อเสนอเดิม PPP Net Cost

- ภาครัฐ ลงทุนงานกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- เอกชน ลงทุนงานโยธา ระบบไฟฟ้า ขอบรถไฟฟ้า เติมนรถ-ซ่อมบำรุง

ข้อเสนอใหม่

- รัฐลงทุนก่อสร้างเอง
- รฟม. หน่วยงานโยธาเป็นหลายสัญญา



5 การซื้อผู้ขังบินใหม่ 38 ลำ ของการบินไทย (2562-2569)


156,000 ล้านบาท

ข้อเสนอเดิม

- ระยะที่ 1 รวม 25 ลำ ทั้งเครื่องบินลำตัวแคบ-ลำตัวกว้าง
- ระยะที่ 2 รวม 13 ลำ
- ไม่ระบุยี่ห้อ-รุ่น

สถานะปัจจุบัน

- กบถวนแผนจัดซื้อเสนอบอร์ดการบินไทยภายใน 6 เดือน
- กบถวนแหล่งเงิน




6 ผู้คัดค้าน-เปิดเจรจาโฮปเวลล์

วงเงินที่ต้องชำระตามคำพิพากษา 24,798 ล้านบาท (ณ 19 ต.ค.62)

เงินต้น	ดอกเบี้ย
11,888 ล้านบาท	12,910 ล้านบาท

สถานะปัจจุบัน

- รอคำสั่งอุทธรณ์ศาลปกครองสูงสุดประเด็นการฟื้นคดี
- เจรจากับบริษัทโฮปเวลล์ (ประเทศไทย)




7 ข้อพิพาทเกี่ยวกับทางด่วนระหว่าง กทพ.-BEM 17 เรื่อง

มูลค่าเงินต้นข้อพิพาท	93,325 ล้านบาท
ดอกเบี้ย	44,192 ล้านบาท
รวม	137,517 ล้านบาท







แนวทางแก้ปัญหา


ต่อสัญญาให้ BEM ถึง 21 เม.ย.2600 แลกค่าชดเชยคดีต่างๆ

- ทางด่วนศรีรัช (ขั้นที่ 2) หมดสัมปทาน 2 ก.พ.63
- ทางด่วนอัครธัญญา



8 การเปลี่ยนประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจ

เดิม	การบินไทย	ใหม่	เดิม	s.พ.ก.	ใหม่	เดิม	swm.	ใหม่
	→			→			→	
เอกนิต นิตกัณฑ์ประกาศ อธิบดีกรมสรรพากร		รองแต่งตั้ง	กุลิศ สมบัติศิริ ปลัดกระทรวงพลังงาน		จิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (บอร์ดเก่าลาออกยกชุด)	ไทรฤทธิ์ อุยฐานนท์ชัย ประธานกรรมการ ปตท.		สาธุกร ทรงศิริไฉ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก



กราฟฟิค กรุงเทพธุรกิจ

สมมติฐานในการแพ้คดีของฝ่ายภาครัฐ เปลี่ยนไปแล้ว เพราะที่ผ่านมาไม่นาน กทพ. ชนะข้อพิพาทกับบีอีเอ็ม 1 คดี ดังนั้นตอนนี้ คงต้องทบทวนเงื่อนไขกันใหม่ ซึ่งอยู่ระหว่างเร่งดำเนินการและคงไม่นานจะได้ข้อสรุป

นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะทำงานพิจารณาการยุติข้อพิพาทระหว่าง กทพ. และบีอีเอ็ม ระบุว่าคณะทำงานฯ เพิ่งได้ข้อมูลจาก กทพ. ยอมรับว่าอาจใช้เวลาในการพิจารณาข้อมูลให้รอบด้าน เพราะมีรายละเอียดค่อนข้างเยอะ

นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้ว่าการ กทพ. กล่าวว่า กทพ. ส่งผลการศึกษาเปรียบเทียบแนวทางยุติข้อพิพาททั้งหมด ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ซึ่งเป็นรายละเอียดที่ตอบทุกข้อสงสัย โดยเฉพาะหากจะต่ออายุสัมปทานเพื่อยุติข้อพิพาท ก็จะต้องพิจารณาให้ครบรอบด้านว่าต้องต่ออายุกี่ปี

ส่วนกรณีสัมปทานที่อยู่ในข้อพิพาท บางส่วนจะหมดอายุปี 2563 เบื้องต้น กทพ. พิจารณาแนวทางแก้ไขแล้ว โดยจะไม่ให้กระทบประชาชนและทางด่วน จะต้องเปิดบริการต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางที่ ศึกษามีทั้ง กทพ. นำสัญญาทางด่วน ช่วงที่หมดอายุสัมปทานมาบริหารเอง หรือจ้างผู้รับสัมปทานเดิม คือ บีอีเอ็ม ให้บริหารก่อน

เร่งเคลียร์ข้อเสนทางด่วน 2 ชั้น

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม เผยว่า การแก้ไขข้อพิพาททางด่วน ก่อนหน้านี้คณะทำงานแก้ไขข้อพิพาท ข้อพิพาท ที่มี นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ได้เสนอแนวทางยุติข้อพิพาทให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณา แต่ได้รับมอบหมายให้กลับไปพิจารณาสัญญา และเงื่อนไขอื่นเพิ่มเติม โดยเฉพาะประเด็นความจำเป็นที่ กทพ. ต้องมอบสิทธิให้บีอีเอ็ม ลงทุนก่อสร้างทางด่วน 2 ชั้น (Double Deck) จากด่านประชาชื่น-อโศก ระยะทาง 17 กิโลเมตร

ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ต้องการให้ศึกษาเปรียบเทียบความคุ้มค่า การก่อสร้าง Double deck จะส่งผล

ให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (EIRR) มีระยะเวลาสั้นขึ้น และจะทำให้สัญญาอายุยาวขึ้นอย่างไร และจำเป็นเพียงใดในการมอบสิทธิให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง รวมทั้งโครงการจะเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนอย่างไร

ในขณะที่ก่อนหน้านี้ กทพ. ได้ยืนยันข้อมูลว่า การก่อสร้าง Double Deck มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาจราจร แต่การก่อสร้างมีข้อจำกัดเพราะต้องก่อสร้างบนพื้นที่เดิม โดยต่อมอของ Double Deck ซึ่งตั้งอยู่กึ่งกลางระหว่างทางด่วนขาไป และขากลับของทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วน D)

ดังนั้นระหว่างการก่อสร้าง Double Deck จึงต้องทบทวนหรือปิดการจราจรทางด่วน เส้นปัจจุบันบางส่วน ทำให้การก่อสร้างจะมีผลต่อความปลอดภัยทางด้านวิศวกรรม และกระทบสัญญาทางด่วนเส้นปัจจุบัน โดยหากการก่อสร้างโครงการนี้เป็นเอกชน อีนาดำเนินการอาจจะกระทบทางด่วนที่ บีอีเอ็มบริหาร ซึ่งการมอบให้บีอีเอ็มพัฒนา จึงเป็นแนวทางที่อาจแก้ไขปัญหาได้

นอกจากนี้ หากแนวทางยุติข้อพิพาท ระหว่างบีอีเอ็ม ไม่มีเงื่อนไขการพัฒนา Double Deck ก็ยังมีทางเลือกอื่นที่ กทพ. เดินหน้าโครงการต่อได้ คือ กทพ. เป็นผู้พัฒนาเอง โดยอาจนำเงินจากส่วนแบ่งรายได้มาลงทุน Double Deck แต่จ้าง บีอีเอ็มเป็นผู้ก่อสร้าง ซึ่งอาจไม่ต้องขยายสัญญาทางด่วนของบีอีเอ็มถึง 30 ปี

รื้อแผนซื้อผู้บิน 1.5 แสนลำ

สำหรับนโยบายที่มีการปรับเปลี่ยนที่สำคัญในช่วงที่ผ่านมา 3 นโยบาย คือ 1. การเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก (ศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์) มูลค่าโครงการ 122,041 ล้านบาท

2. การซื้อผู้บินใหม่ 38 ลำ ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นแผนดำเนินการระหว่างปี 2562-2569 วงเงิน 156,000 ล้านบาท โดยข้อเสนอเดิมจากรัฐบาลชุดที่แล้วแบ่งเป็น 2 ระยะ โดยระยะแรก 23 ลำ ครอบคลุมเครื่องบินลำตัวแคบ และลำตัวกว้าง ส่วนระยะที่สองรวม 13 ลำ ซึ่งไม่มีการระบุยี่ห้อ และรุ่นเครื่องบินที่จะซื้อ

ทั้งนี้ การดำเนินการในปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนแผนจัดซื้อ ตามมติคณะกรรมการการบินไทยที่ให้ฝ่ายบริหารไปทบทวนสมมติฐานในโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมทั้งทบทวนการพิจารณาแหล่งเงินทุนให้สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ล่าสุดของการบินไทย เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อองค์กรและประเทศ โดยให้เสนอคณะกรรมการการบินไทยภายใน 6 เดือน และขณะนี้ฝ่ายบริหารกำลังดำเนินการอย่างเร่งด่วน

เปลี่ยนประธานบอร์ด รสก.

3. การปรับเปลี่ยนคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งหลังการรับตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้มีการประเมินการดำเนินงานของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ โดยช่วงที่ผ่านมา มีการเปลี่ยนประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจที่สำคัญ คือ การแต่งตั้ง นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธานกรรมการ ร.ฟ.ท. แทน นายกุลิศ สมบัติศิริ ปลัดกระทรวงพลังงาน ที่ลาออก

การแต่งตั้งนายสรวิศ ทรงศิริ โอลอธิบดีกรมการขนส่งทางราง เป็นประธานกรรมการการรถไฟฟ้าชนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แทนนายไกรฤทธิ์ อุชุกานนท์ชัย ที่ลาออก และขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมแต่งตั้งประธานกรรมการการบินไทยคนใหม่ แทนนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ อธิบดีกรมสรรพากร ที่ลาออกเมื่อวันที่ 1 พ.ย. ที่ผ่านมา