

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 80,000
Ad Rate: 800

Section: First Section/บริษัทจดทะเบียน

วันที่: ศุกร์ 16 มีนาคม 2561

ปีที่: 24

ฉบับที่: 5929

หน้า: 11(บน)

Col.Inch: 35.06

Ad Value: 28,048

PRValue (x3): 84,144

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: "อาคม"เร่งรพท.ร่างที่ไออาร์ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

“อาคม”เร่งรพท.ร่างที่ไออาร์ ● รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

“อาคม” เร่ง “ร.พ.ท.” ร่าง TOR รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 2.2 แสนล้านบาท มั่นใจเสร็จแน่ปลายเดือน มี.ค.นี้ แต่ยอมรับยังติดประเด็นการเพิ่มสัดส่วนถือหุ้นผู้ร่วมทุนต่างชาติ และการถือหุ้นไขว้กันของบริษัทจีน

นายอาคม เทลิ่งบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.พ.ท.) เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 14 มีนาคมที่ผ่านมา นายอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เรียกประชุม ร.พ.ท.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อติดตามความคืบหน้าโครงการขนาดใหญ่ 3 โครงการ คือ 1.โครงการลงทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) วงเงินรวม 2.2 แสนล้านบาท 2.โครงการความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน กรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ระยะทาง 252.35 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 179,412.21 ล้านบาท 3.โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก มูลค่า 276,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

ทั้งนี้ นายอาคมได้เร่งรัดโครงการลงทุนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเป็นพิเศษ

เนื่องจากมีความพร้อมแล้ว โดยคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จะเป็นผู้นำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติ ขณะที่ ร.พ.ท.รับผิดชอบจัดทำเงื่อนไขการประกวดราคา (TOR) ซึ่งล่าสุดมีความคืบหน้า 70-80% และมั่นใจว่า TOR จะเสร็จเรียบร้อยภายในปลายเดือนมีนาคมนี้แน่นอน

อย่างไรก็ตาม ยอมรับว่ายังมีรายละเอียดสำคัญ 2 ประเด็นที่ยังไม่ได้ข้อสรุป คือ 1.สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ร่วมทุนต่างชาติ ที่ก่อนหน้านี้มีแนวคิดจะให้ต่างชาติถือหุ้นเกิน 50% ได้ เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นเรื่องใหม่ที่เอกชนไทยไม่เคยมีประสบการณ์ แต่ยังคงเกรงว่าอาจขัดกฎหมายรัฐธรรมนูญ อีกทั้งจะเป็นที่ครหาของสังคมว่าเป็นการยกโครงการให้ต่างชาติ และ 2.การเข้าร่วมประกวดราคาของประเทศจีน เนื่องจากบริษัทจากจีนทุกบริษัทจะมีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจทำให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน

เบื้องต้นจึงต้องเขียน TOR ให้รอบคอบ โดยระบุว่าห้ามถือหุ้นไขว้กัน ซึ่งทั้ง 2 กรณีนี้ทางคณะกรรมการร่าง TOR จะทำหนังสือสอบถามไปยังคณะกรรมการ EEC อย่างเป็นทางการเพื่อความชัดเจน

สำหรับโครงการรถไฟไทย-จีนนั้น นายอาคมได้เร่งรัดให้ ร.พ.ท.เสนอของบประมาณกลางปี 2561 เพื่อเริ่มต้นการออกแบบ ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ซึ่ง ร.พ.ท.จะเร่งเสนอของบกลางฯประมาณ 20-30 ล้านบาทมาดำเนินการ โดยต้องเบิกจ่ายให้ได้ก่อนเดือนกันยายน 2561 ส่วนวงเงินที่ต้องใช้ทั้งหมดในการออกแบบระยะที่ 2 คาดว่าจะอยู่ที่กว่า 1 พันล้านบาท และการออกแบบจะแล้วเสร็จภายในปี 2562

ส่วนความคืบหน้าระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา นั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจแบบตอนที่ 2 ปากช่อง-ขนาดจืด ระยะทาง 11 กม. ซึ่ง ร.พ.ท.ได้ส่งให้ฝ่ายจีนแก้ไขเพิ่มเติม หากจีนนำส่งกลับมา ก็จะเปิดประกวดราคาได้ภายใน 4 เดือน โดยรถไฟไทยจีนระยะที่ 1 จะมี 14 สัญญา ■



“สารพันปัญหา” ขอเป็นสื่อกลางแจ้งมายังพวกเราชาวไทยได้ร่วมกันอนุรักษ์ดูแลให้ความรัก “ช้าง” ซึ่งมีความสำคัญตั้งแต่โบราณกาลเป็นช้างศึกทำสงครามของพระมหากษัตริย์และมาจนทุกวันนี้ก็ยังมีคุณประโยชน์มากมาย

“วันช้างไทย” ที่ผ่านมามีผู้คนให้ความสำคัญน้อยมาก และในปีต่อไปสมควรจะดำเนินการให้ยิ่งใหญ่กว่านี้.

อ๊อด เทอร์โบ

Odd_turbo@thairath.co.th

แฟกซ์ 0-2271-1983

□ □ □



วันที่ 13 มี.ค.ของทุกปีเป็น “วันช้างไทย” เพื่อให้คนไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและการดำรงอยู่ของช้างไทยกรมอุทยานฯมีแนวทางการจัดการและการอนุรักษ์ช้างป่า เพื่อการอนุรักษ์ตลอดจนลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนกับช้างป่า

□□ “ช้าง” เป็นสัตว์คู่บ้านคู่เมืองมาตั้งแต่โบราณกาล
□□ ต้องช่วยกันดูแลให้ความรักตลอดไปให้มากกว่า
ทุกวันนี้ □□ ร้องเรียนการเวนคืนล่าช้า □□ อันตราย
จากเพาเวอร์แบงก์ □□



ประกอบด้วย 1.การป้องกันไม่ให้พื้นที่อาศัยของช้างถูกทำลาย โดยมีมาตรการคืนผืนป่าให้แผ่นดินทั้งการป้องกันปราบปรามการบุกรุกทำลายป่าและการตัดไม้การป้องกันถิ่นที่อยู่อาศัยของช้างป่า กำหนดมาตรการป้องกันไม่ให้มีการล่าช้าง โดย



ให้เจ้าหน้าที่ลาดตระเวนไปตามจุดเสี่ยงต่างๆ และตามแหล่งหากินของช้างป่า 2.ปรับปรุงป่าเสื่อมโทรมให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ รวมทั้งกลุ่มป่าที่เป็นเส้นทางช้างในอดีตที่ขาดความต่อเนื่องจะมีการสร้างแนวเชื่อมต่อพื้นที่ให้เป็นป่าผืนใหญ่เชื่อมต่อหากินได้

3.มีการศึกษาวิจัยการติดตามช้างป่า ที่อยู่อาศัยแหล่งหากินพื้นที่เสี่ยงและขนาดจำนวนประชากรของช้างป่าอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น ที่สำคัญจะมีการให้ความรู้และสร้างความ

เข้าใจแก่ประชาชนในเรื่องของช้างป่า โดยได้จัดทำคู่มือเบื้องต้นสำหรับประชาชน

ตลอดจนสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ช้างป่าไม่ให้สูญพันธุ์.

□ □ □

■ การจ่ายเงินเวนคืนมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี ตอน 7-8 นครชัยศรี “ช้ามาก”
เรียน คุณอ๊อด เทอร์โบ (ผ่านไปยังกรมทางหลวง)

เนื่องจากขณะนี้ชาวบ้านบริเวณบ้านทุ่งศาลา อ.นครชัยศรี มีความเดือดร้อนเนื่องจากการจ่ายค่าเวนคืนที่ดินของกรมทางหลวงช้ามาก ชาวบ้านที่โดนเวนคืนที่ดินไม่สามารถทำมาหากินอะไรได้ เพราะที่ตัวเองโดนเวนคืนจะทำสวนก็ทำไม่ได้ ฝากถึงคณะรัฐมนตรีท่านช่วยพิจารณา เพราะมีข่าวว่าราคาที่ดินมีการปรับตัวขึ้นสูงกว่าการสำรวจตอนแรก จึงมีการปรับราคาค่าเวนคืนใหม่ ซึ่งแพงกว่าเดิมทำให้มีการพิจารณาช้า

แต่ประเด็นอย่างนี้ชาวบ้านเขาไม่ได้รู้เรื่องกับพวกคุณด้วย ชาวบ้านรู้แต่ที่ว่าที่เขาโดนเวนคืนเขาก็ยอมแล้ว เพียงแต่ท่านต้องรีบจัดการจ่ายค่าเวนคืนให้พวกเขา ก่อนเพื่อเขาจะไปหาที่อยู่ใหม่ที่ทำกินใหม่ เพราะชาวบ้านแถบนี้ล้วนมีอาชีพทำสวนทำไร่กันทั้งนั้น.

คนนครชัยศรี

□ □ □

■ อันตรายจากเพาเวอร์แบงก์ เรียน เจ้าของโทรศัพท์มือถือทุกท่าน (ผ่าน “สารพันปัญหา”)

คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) ขอเตือนผู้บริโภคต้องระมัดระวัง และตรวจสอบการเลือกซื้อที่ชาร์จแบตเตอรี่สำรอง (เพาเวอร์แบงก์ หรืออะแดปเตอร์) รวมถึงสายชาร์จโทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างรอบคอบ โดยไม่ควรซื้อสินค้าเพราะราคาถูก หรือมีโปรโมชันลด แลก แจก แถม เพราะปัจจุบันสินค้าประเภทนี้มักพบการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่น ไฟช็อต ไฟดูด ไฟไหม้ ระเบิด

สคบ.ได้สุ่มตรวจเพาเวอร์แบงก์และอะแดปเตอร์ที่ขายในท้องตลาด 4 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นยี่ห้อที่ผู้บริโภคนิยมซื้อ โดยนำไปตรวจวิเคราะห์กับสถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ปรากฏว่าทั้ง 4 ตัวอย่างผ่านมาตรฐานที่กำหนด สคบ.แนะนำให้หลีกเลี่ยงการเลือกซื้อสินค้าที่ไม่มีคุณภาพ โดยมีข้อสังเกตคือ ไม่มีฉลากแสดงรายละเอียดสินค้า ระบุรายละเอียดไม่ครบถ้วน หรือมีแต่ภาษาต่างประเทศบนตัวสินค้า

ข้อแนะนำในการเลือกซื้อสินค้าประเภทนี้คือตรวจสอบขนาดแบตเตอรี่ว่ามีความจุที่มิลลิแอมป์ โดยต้องมีตัวเลขระบุชัดเจน เช่นเดียวกับข้อมูลของความสามารถในการจ่ายกระแสไฟของอะแดปเตอร์ ควรมีระบบตัดไฟอัตโนมัติเมื่อแบตเตอรี่ถูกชาร์จเต็ม

ควรมีระบบป้องกันไฟลัดวงจร หลีกเลี่ยงสินค้าที่ไม่มีระยะเวลารับประกันสินค้า รวมถึงควรเลือกซื้อสินค้าแบรนด์ที่น่าเชื่อถือ.

อมร (ผู้ปรารถนาดี)

□ □ □

ทีโออาร์รถไฟฟ้าEECเปิดช่องเจรจาใช้รางร่วม เร่งสานปมสัดส่วนต่างชาติ-การถือหุ้นไขว้

ผู้จัดการรายวัน360 - "ออคม" เร่งทีโออาร์รถไฟฟ้า 3 สนามบิน เคลียร์ปมเขตทางรถไฟช่วง บางซื่อ-รังสิต ลดซ้ำซ้อน เล็ง 3 สนามบินใช้ทางร่วม ญี่ปุ่นหรือจีน ส่วนรถไฟไทย-จีน ระยะ 2 "โคราช-หนองคาย" จ่อของบกลางปี 61 เริ่มออกแบบ "อานนท์" เผยทีโออาร์ 3 สนามบินยังติดประเด็นสัดส่วนต่างชาติเกิน 50% หรือไม่ และ บ.จีนแยกประมูล หนุนปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน พร้อมเปิดช่องเจรจาใช้รางร่วมในบางช่วงเพื่อลดต้นทุน มั่นใจสรุปไม่เกินต้น เม.ย.

นายออคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ได้ประชุมติดตามความก้าวหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงภายใต้ความร่วมมือไทย-จีน ซึ่งได้เร่งดำเนินการออกแบบ ระยะที่ 2 (นครราชสีมา-หนองคาย) ระยะทาง 394 กิโลเมตร ซึ่งไทยจะดำเนินการออกแบบรายละเอียดเอง โดยมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ทำแผนเสนองบประมาณ ส่วนรถไฟความเร็วสูง ความร่วมมือไทย-ญี่ปุ่นนั้น ได้เร่งให้สรุปรายงานการศึกษา และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงานที่คณะกรรมการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กำหนด ซึ่งเบื้องต้นทุกโครงการยังอยู่ในแผนงาน

ทั้งนี้ ในส่วนของแนวเส้นทางช่วง บางซื่อ-รังสิต ซึ่งมีทั้ง 3 โครงการที่ต้องใช้พื้นที่เขตทางรถไฟที่มีอยู่ก่อนข้างจำกัด ซึ่งในหลักการเขตทางมีเพียงพอในการให้บริการทั้ง 3 โครงการ โดยจะต้องพิจารณารูปแบบการใช้งาน ความปลอดภัย กรณีที่จะใช้ทางร่วมกันในบางโครงการ ซึ่งจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและเหมาะสม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า ทั้ง 3 โครงการ

จะต้องศึกษาร่วมกัน ซึ่งขณะนี้มีแนวคิดหลายแบบในกรณีที่จะต้องมีการใช้รางขนาด 1.435 เมตร ร่วมกันในบางโครงการ ภายใต้การเจรจา ซึ่งจะมีการกำหนดไว้ในทีโออาร์ การประมูลรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เช่น กรณี บริษัทญี่ปุ่นได้รับคัดเลือกบริหารรถไฟ 3 สนามบิน อาจเจรจาให้ใช้รางร่วมกับ รถไฟไทย-ญี่ปุ่น เพื่อให้รถไฟเชื่อม 3 สนามบินสามารถวิ่งทะลุไปถึงพิษณุโลก-เชียงใหม่ได้เลย หรือหากเป็นบริษัทจีนได้รับงาน รถไฟ 3 สนามบิน จะเจรจาเช่นเดียวกัน เพื่อให้ใช้รางร่วมกับรถไฟไทย-จีนและให้รถไฟวิ่งทะลุไปถึงโคราช และหนองคาย หรือหากเป็นกรณีบริษัทยุโรปได้งาน รถไฟ 3 สนามบิน ก็จะเจรจาเช่นเดียวกัน ขึ้นกับว่า จะสามารถปรับระบบให้เข้ากับโครงการใดได้

"ตอนนี้เป็นแนวคิด หากจะทำก็ต้องเขียนระบุไว้ในทีโออาร์ ประมูลรถไฟ 3 สนามบินว่าจะมีการเจรจาในเรื่องนี้ด้วย ซึ่งนอกจากจะทำให้รถไฟความเร็วสูงวิ่งทะลุผ่านบางซื่อไปยังหนองคายหรือเชียงใหม่ได้แล้ว ยังลดความซ้ำซ้อนและประหยัดค่าลงทุนได้" นายอานนท์กล่าว

ทีโออาร์ 3 สนามบินยังต้องเคลียร์ปมสัดส่วนต่างชาติ และการถือหุ้นไขว้

ส่วนความคืบหน้ารถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 สนามบิน นั้นนายอานนท์กล่าวว่า คณะกรรมการร่างทีโออาร์ได้ประชุมมา 9 ครั้งขณะนี้มีความก้าวหน้า 70-80% แล้วจะสรุปร่างทีโออาร์ให้เสร็จภายในเดือน มี.ค.หรืออย่างช้าต้นเดือน เม.ย. และจะประกาศร่างทีโออาร์ เพื่อเปิดประมูลได้ตามเป้าหมาย โดยขณะนี้ยังเหลือประเด็นที่ต้องตัดสินใจ ในเรื่องสัดส่วนของต่างชาติที่จะเข้ามาร่วมลงทุนว่าควรจะไม่เกิน 49% ไทย 51% หรือจะให้ต่างชาติเกิน 50% ได้ เพราะถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องตอบคำถามสังคมและอาจถูกครหาเรื่องให้ประโยชน์ต่างชาติมากเกินไป

นอกจากนี้ ยังมีประเด็น กรณีที่อาจจะมีการบริษัทจีนยื่นประมูลใน 2 กลุ่ม ซึ่งอาจจะเข้าข่ายผลประโยชน์ทับซ้อน เนื่องจาก บริษัทจีนส่วนใหญ่ มีรัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้นด้วย ดังนั้น หากมีบริษัท จีน 2 บริษัท แยกประมูลกันคนละกลุ่ม จะเกิดปัญหา เพราะมีรัฐบาลจีนถือหุ้นเหมือนกัน เข้าข่ายเป็นการถือหุ้นไขว้และมีประโยชน์ทับซ้อนกันของ 2 กลุ่ม ดังนั้น จะต้องเขียนทีโออาร์ให้ละเอียดรอบคอบและมีความชัดเจน ไม่เกิดการตีความ และต้องเปิดกว้างให้เกิดการแข่งขันอีกด้วย

ของบกลางปี 61 เริ่มศึกษาออกแบบรถไฟไทย-จีน ระยะ 2 "โคราช-หนองคาย"

ส่วนโครงการรถไฟความเร็วสูง ในความร่วมมือไทย-จีนนั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการระยะแรก เส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทาง 252 กม. วงเงินลงทุน 1.79 แสนล้าน ซึ่งกรมทางหลวง(ทล.)อยู่ระหว่างก่อสร้างงานโยธา ช่วงสถานี กลางดง - ปางอโคก ระยะทาง 3.5 กม. ขณะที่ ตอนที่ 2 ช่วงปากช่อง-คลองขนานจิตร ระยะทาง 11.5 กม. จีนได้ส่งแบบมาแล้ว อยู่ระหว่างการปรับแก้ พร้อมกันนี้ เตรียมเสนอของบประมาณเพื่อศึกษาออกแบบ รถไฟความเร็วสูง ในความร่วมมือไทย-จีน ระยะที่ 2 ช่วง นครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 394 กม. วงเงินกว่า 1 พันล้านบาท โดยในปี 61 จะขอของบกลางปี ประมาณ 30-40 ล้านบาทเพื่อเริ่มต้นการศึกษา อย่างไรก็ตาม คณะทำงานร่วมรถไฟไทย-จีน จะประชุมครั้งที่ 24 นั้น ที่ พัทยา ประเทศไทย ระหว่างวันที่ 18-20 เม.ย.นี้ .