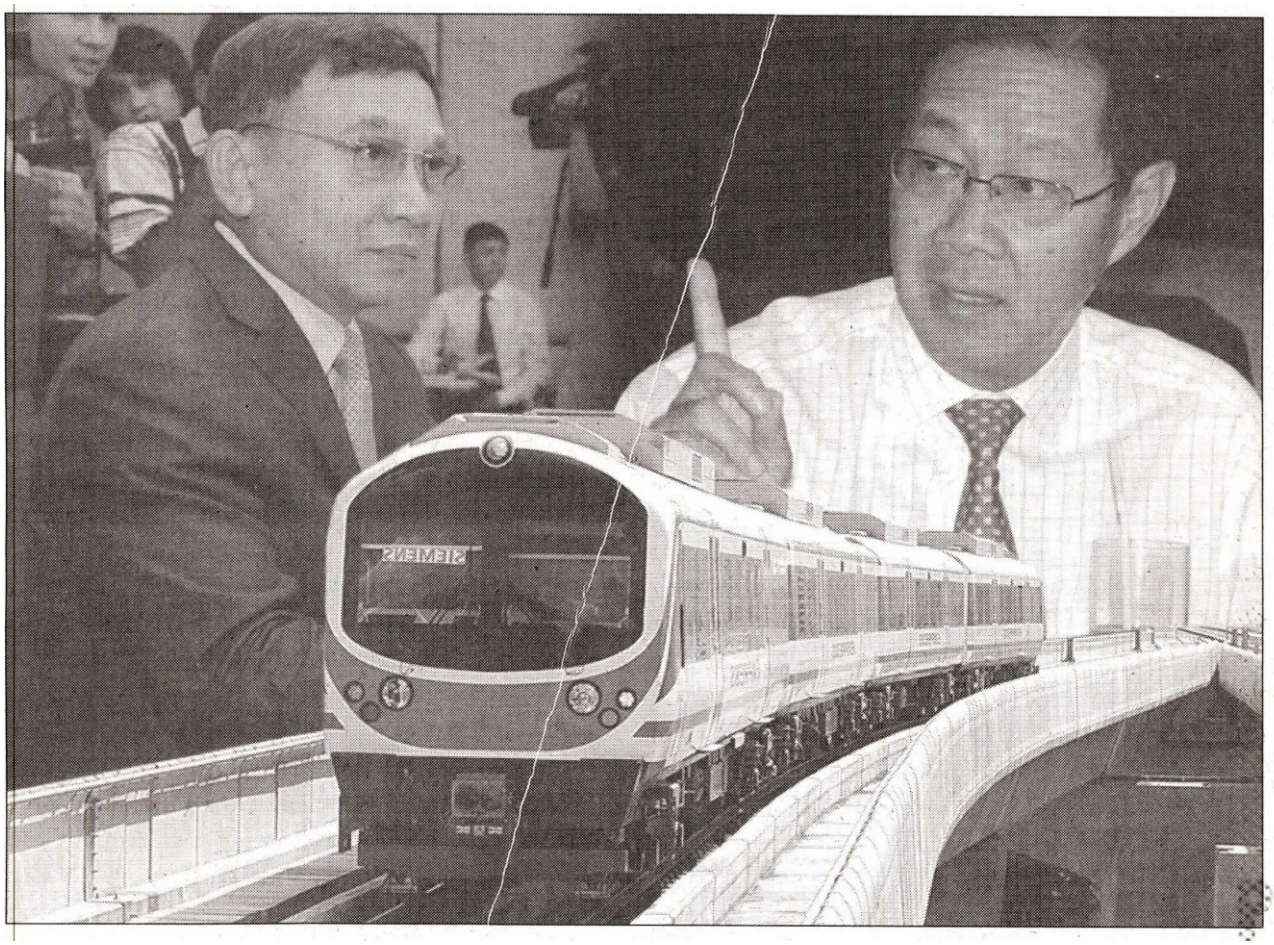
Headline	BTS, future of Bangkok people		
MediaTitle	Thai Post		
Date	15 Jun 2015	Color	Black/white
Section	Economy	Circulation	100,000
Page No	6	Readership	150,000
Language	Thai	ArticleSize	863 cm²
Journalist	N/A	AdValue	THB 83,595
Frequency	Daily	PR Value	THB 250,786

รถไฟฟ้า : อนาคตคนกรุงเทพ



Headline	BTS, future of Bangkok people		
MediaTitle	Thai Post		
Date	15 Jun 2015	Color	Black/white
Section	Economy	Circulation	100,000
Page No	6	Readership	150,000
Language	Thai	ArticleSize	863 cm²
Journalist	N/A	AdValue	THB 83,595
Frequency	Daily	PR Value	THB 250,786

แม้รัฐจะเร่งรัดเบิกงบลงทุน หวังกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่ในด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล "พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา" นายกรัฐมนตรี ก็ยังไม่สามารถที่จะเดินหน้าได้ตามเป้าหมาย โดยเฉพาะการลงทุนทางด้านรถไฟฟ้า ซึ่งทุกโครงการขณะนี้ยังติดขัด จนไม่สามารถลงทุนได้ และเกิดความล่าช้าแทบทุกโครงการ แต่ก็มีบางโครงการที่ได้ก่อสร้างไปแล้ว แต่ก็ใช่ว่าจะราบรื่น ยังคงติดขัดปัญหาอยู่บ้าง เริ่มจากโครงการที่ดูจะเป็นรูปเป็นร่างมากที่สุด และเป็นสิ่งที่คนฝั่งนนทบุรีตั้งความหวังไว้ ก็หนีไม่พ้น **รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน** ซึ่งสายนี้น่าจะดูราบรื่นมากที่สุด ซึ่ง พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รมว.คมนาคม ได้ยืนยันอย่างชัดเจนว่า ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมส่งมอบขบวนรถ ซึ่งกระทรวงคมนาคมกำลังเร่งรัดให้เสร็จโดยเร็ว เพื่อเปิดทดลองให้บริการ ในวันที่ 5 ธ.ค.58 นี้ และจะเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์ภายในเดือน มี.ค.59

สายสีเขียวใต้-แบริ่ง-สมุทรปราการ การก่อสร้างผลงานรวมคืบหน้าประมาณ 48% และคาดว่างานโยธาจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในสิ้นปี 2558 จากนั้นต้นปี 2559 ตามแผนเปิดให้บริการปี 2561 ส่วนการเดินรถนั้นขึ้นอยู่กับการดำเนินงานของ รฟม. ล่าสุดบอร์ดมีมติให้ รฟม.เจรจากับ กทม. และบีทีเอส ขณะนี้ยังไม่ได้ข้อสรุป

● **เร่งหาข้อสรุปเดินรถสายสีน้ำเงิน**

สายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ในด้านงานโยธานั้น ไม่น่าเป็นห่วงเพราะเดินหน้าไปแล้ว 50-60% ด้านการเดินรถซึ่งแต่เดิมนั้นมติ ครม.ปี 2553 ได้เห็นชอบให้มีการแยกการเดินรถ จึงทำให้ รฟม.ลงทุนในการก่อสร้างศูนย์ซ่อมขนาดใหญ่ที่เพชรเกษม มูลค่ากว่า 4,000 ล้านบาท บนพื้นที่ 100 ไร่ แต่ในช่วงที่ พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง เข้ามาดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีการเปลี่ยนแปลง โดยให้มีการเปลี่ยนแนวทางการเดินรถจากการประมูล เป็นเจรจากับรายเก่า ระบุว่าจะทำให้สะดวกและประชาชนได้ประโยชน์สูงสุด

และเมื่อวันที่ 31 มีนาคมที่ผ่านมา คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (มาตรา 13) ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ที่มีนายสัจจพงศ์ สนั่นเสียง รองผู้ว่าการ รฟม. ด้านปฏิบัติการเป็นประธาน ได้ประชุมและมีมติให้การเดินรถสายสีน้ำเงินเป็นแบบต่อเนื่องตลอดสาย จึงมีมติว่าไม่ควรใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีการประมูล ดังนั้น จึงต้องดำเนินการตามมาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 35 ใช้วิธีการเจรจาตรงกับ บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือ BMCL ผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลต่อไป แต่ทั้งนี้ต้องเสนอเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงการคลังเห็นชอบก่อน จากนั้นจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบต่อไป จึงดำเนินการได้

ซึ่งผลจะออกมาอย่างไรก็คงต้องลุ้นกันดู เพราะถ้าการเจรจาไม่จบในปี 2558 นี้ ประชาชนเดือดร้อนแน่ เนื่องจากการก่อสร้างโครงสร้างจะแล้วเสร็จปี 61 แต่ไม่มีรถวิ่งให้บริการ และที่สำคัญต้องจับตาดูกันว่าการเจรจาจะเป็นไปตามขั้นตอน และไม่รวบรัดยึดถือความถูกต้อง

● **สายสีส้ม-เขียวเริ่มก่อสร้างได้ปี 2558**

สายที่คาดว่าจะได้ก่อสร้างภายในปี 2558 คือ สายสีส้ม ตลิ่งชัน-มีนบุรี และสายสีเขียวเหนือ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งเมื่อเร็วๆ นี้สายสีเขียวเหนือ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เพิ่งเซ็นสัญญาไปเมื่อไม่นาน และกำลังเริ่มการก่อสร้าง แต่ติดปัญหาที่ กทม.ยังไม่ยอมอนุมัติให้รื้อสะพานข้ามแยกรัชโยธิน ทำให้ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจากับ กทม. คาดว่าในเร็วๆ นี้จะได้ข้อสรุป

● **คจร.มีมติสร้างสายสีส้มใช้แนวเส้นทางเดิม**

ส่วน **สายสีส้ม ตลิ่งชัน-มีนบุรี** แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ฝั่งตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี และฝั่งตะวันตกคือ ศูนย์วัฒนธรรม-ตลิ่งชัน ซึ่งในฝั่งตะวันตกขณะนี้กำลังมีปัญหาเกี่ยวกับแนวเส้นทางการก่อสร้าง โดยเฉพาะในช่วงที่จากศูนย์วัฒนธรรมผ่านมายังประชาสงเคราะห์-ราชปรารถ คือชุมชนประชาสงเคราะห์คัดค้านการก่อสร้าง และที่ผ่านมา รฟม.ได้มีการเจรจาพร้อมทั้งปรับแนวเส้นทางเดินรถใหม่ ซึ่งได้รับการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างดี

แต่ในส่วนของ **พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รมว.คมนาคม** กลับเห็นว่าควรที่จะกลับมาใช้แนวทางเดิม แต่เพื่อต้องการให้มีความเป็นเอกฉันท์ จึงโยนเรื่องไปยังคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (คจร.) ซึ่งมี **ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล รองนายกรัฐมนตรี** ซึ่งภายหลังการประชุมเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ที่ผ่านมา คจร.ได้มีมติเห็นชอบให้กลับมาใช้แนวเส้นทางเดิม โดยอ้างว่าผ่านแหล่งชุมชน และ

Headline	BTS, future of Bangkok people		
MediaTitle	Thai Post		
Date	15 Jun 2015	Color	Black/white
Section	Economy	Circulation	100,000
Page No	6	Readership	150,000
Language	Thai	ArticleSize	863 cm²
Journalist	N/A	AdValue	THB 83,595
Frequency	Daily	PR Value	THB 250,786

ประชาชนได้ประโยชน์มากกว่า

ซึ่ง ม.ร.ว.ปรีดิยาธรได้ยืนยันว่า "แนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-มีนบุรี โดยมีมติให้ยึดการก่อสร้างเส้นทางที่ 1 หรือแนวเส้นทางเดิมที่ได้มีการประกาศทำการสำรวจก่อนหน้านี้ เนื่องจากเส้นทางที่ 1 มีการสำรวจและประกาศแนวเส้นทางมานาน รวมถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบต่อเชื่อมที่ศูนย์วัฒนธรรม และยังเป็นแนวเส้นทางที่คาดว่าจะมีผู้โดยสารได้รับผลประโยชน์มาใช้บริการ เพราะผ่านย่านสำคัญ เช่น มหาวิทยาลัยหอการค้า ทำให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุด

อย่างไรก็ตาม การที่รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมและ คจร. เห็นว่าควรกลับมาใช้แนวเส้นทางเดิมนั้น มีข่าวลือว่าสาเหตุหลักๆ น่าจะมาจากการผลักดันของบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ 2-3 ราย ที่มีที่ดินและอยู่ระหว่างการพัฒนาในบริเวณดังกล่าวกว่า 1,500 ยูนิต และมีที่ดินบางส่วนที่ยังรอการพัฒนาอีกหลายกว่าร้อยไร่

● สายสีเหลือง-ชมพู ม่วงใต้ยังไม่มีความชัดเจน

นอกจากนี้ยังมีโครงการลงทุนอีกหลายสายที่รัฐบาลพยายามผลักดัน แต่จนแล้วจนรอดก็ยังไม่มีความชัดเจน โดยเฉพาะสายสีเหลืองและชมพู สายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ปัจจุบันยังไม่มีความชัดเจนในรูปแบบการลงทุน ว่าจะทำอย่างไร มีโนโนเรล หรือเฮฟวีเรล รวมถึงวิธีการลงทุน รัฐลงทุนเอง หรือให้เอกชนลงทุน และจะมีกี่สัญญา ทำให้โครงการเกิดความล่าช้า ซึ่งที่ผ่านมาก็ล่าช้ากว่าแผนมามากแล้ว โดยเฉพาะสายสีชมพู ซึ่งได้มีการจัดทำอีไอเอ และประชาพิจารณ์แล้ว และอยู่ระหว่างรอรัฐบาลตัดสินใจ

● บีเอ็มซีแอล ควบรวม BECL ลดอำนาจ รฟม.

อย่างไรก็ตาม ถ้าดูแล้วปัญหาของการก่อสร้างรถไฟฟ้าของ รฟม.นั้นมีปัญหาติดขัดกันทุกโครงการ ไม่เว้นแม้กระทั่งการบริหารงานภายในองค์กรเอง นอกจากจะมีการขัดแข้งขัดขากันระหว่างผู้บริหารกันเองแล้ว ล่าสุดยังพบว่าอำนาจการบริหารงานและการต่อรองของ รฟม.ที่มีอยู่ภายใน บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือบีเอ็มซีแอล กำลังลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากการควบรวมกิจการระหว่าง บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือบีเอ็มซีแอล กับ บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ หรือบีอีซีแอล

โดยเมื่อวันที่ 3 มิ.ย.2558 ที่ผ่านมา ได้มีมติให้ รฟม.นำเสนอการควบรวมกิจการระหว่าง บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ หรือบีเอ็มซีแอล กับ บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ หรือบีอีซีแอล รวมถึงการโอนสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ ของบีเอ็มซีแอล ไปยังบริษัทใหม่ที่เกิดจากการควบรวมระหว่างบีเอ็มซีแอลและบีอีซีแอล ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา

และบอร์ดให้ความเห็นว่า การควบรวมดังกล่าวเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติมหาชน จำกัด พ.ศ.2535 บริษัทใหม่ที่เกิดจะได้ไปทั้งทรัพย์สิน หนี้ สิทธิ์ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบีเอ็มซีแอลไปทั้งหมด และที่สำคัญบริษัทใหม่ซึ่งเป็นผู้รับโอนสัมปทานรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ มีศักยภาพและฐานะทางการเงินที่มั่นคง รวมทั้งมีความพร้อมในการทำงานตามสัญญาได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ

โดยก่อนหน้านี้เมื่อวันที่ 20 ม.ค.58 ที่ผ่านมา บมจ.ช.การช่าง ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประไทยถึงการปรับโครงสร้างภายในบริษัทและบริษัทลูก โดยปัจจุบัน ช.การช่างถือหุ้นในบีอีซีแอล 15.15% และถือหุ้นในบีเอ็มซีแอล 25.19% ขณะที่บีอีซีแอลถือหุ้นอยู่ในบีเอ็มซีแอล 10% ดังนั้นเพื่อขจัดการถือหุ้นซ้ำซ้อน บมจ.ช.การช่างจะเข้าซื้อหุ้นบีเอ็มซีแอลในส่วนที่บีอีซีแอลถือทั้งหมด ในราคาหุ้นละ 1.79 บาท รวมเป็นเงิน 3.67 พันล้านบาท ส่งผลให้ ช.การช่างถือหุ้นในบีเอ็มซีแอลเพิ่มเป็น 35.19%

และการควบรวมกิจการดังกล่าวนั้นจะเป็นการจัดตั้งบริษัทใหม่ขึ้นมา จากนั้นจะเป็นการแลกหุ้นของบริษัทใหม่ โดย 1 หุ้นบีอีซีแอล แลกหุ้นบริษัทใหม่ได้ 8.065538 หุ้น และ 1 หุ้นบีเอ็มซีแอล แลกหุ้นบริษัทใหม่ได้ 0.42051 หุ้น ดังนั้นการแลกหุ้นในครั้งนี้จะทำให้บริษัทใหม่มีทุนจดทะเบียน 15,285 หุ้น หรือ 15,285 ล้านบาท พาร์หุ้นละ 1 บาท สำหรับบริษัทตั้งใหม่นี้จะถูกถือหุ้นโดย ช.การช่างประมาณ 40% และที่เหลืออีก 60% จะเป็นหุ้นสภาพคล่อง หรือฟรีโฟลต ซึ่งถือโดยนักลงทุนทั่วไป

อย่างไรก็ตาม แต่เดิมที่จัดตั้งบีเอ็มซีแอลนั้น รฟม.ถือหุ้นอยู่ในอัตราร้อยละ 25 แต่ต่อมาได้ขอเพิ่มทุนในสมัยที่มี นางรัชนี ตรีพิพัฒน์กุล เป็นประธานบอร์ด แต่ไม่ได้มีการอนุมัติจากบอร์ดให้มีการเพิ่มทุน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟม.ในบีเอ็มซีแอลลดลงเหลือร้อยละ 14 และหากมีการควบรวมทั้ง 2 บริษัท จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟม.ในบีเอ็มซีแอลลดลง และทำให้อำนาจในการต่อรองของ รฟม.ในเรื่องของการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในอนาคตลดลงไปด้วย

คงต้องจับตาดูกันต่อไปว่าหลังจากนี้แล้ว รฟม.จะเหลือบทบาทอะไร และเมื่อไหร่คนไทยจะได้นั่งรถไฟฟ้ากันสักที.

GIST(ENGLISH)

There are many investment projects that the government tries to push. However, the project is not clear yet, especially Pink and Yellow Line, and South Purple Line on the route of Taopoon-Ratburana. The forms of the project have not been decided yet whether to be monorail or heavy-rail. The project is quite delayed. Pink Line has issued EIA and organized public hearing already.