



# เพื่อก้อน ‘กุศล สมบัติศิริ’ เร่งเอียร์โนโปเรอิกต์ลางหนึรกอไฟ

## สัมภาษณ์

**ด**าผลงานที่เข้าตาทีมเศรษฐกิจรัฐบาล คสช. ทำให้ “กุศล สมบัติศิริ” อธิบดีกรมศุลกากร ได้รับการโปรโมตให้ขึ้นเก้าอี้ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เพื่อสานปัญหาหนี้กว่า 1.2 แสนล้าน และโปรเจกต์ตกค้างมานานหลายปีให้สำเร็จเสร็จสิ้นภายในรัฐบาลชุดนี้

“กุศล” เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า งานของการรถไฟฯเคยล้มล้มมาบ้าง ช่วงที่เป็นทีมงานช่วยงานรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (สรเสรี วงศ์ ชะอุ่ม) เมื่อ 10 กว่าปีที่แล้ว จนมาเป็นประธานบอร์ดรถไฟครั้งนี้ โครงการต่าง ๆ ก็ยังเหมือนเดิม ไม่คืบหน้า ก็กำลังจะจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่จะต้องดำเนินการ ลำดับแรกเร่งที่โออาร์รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. เงินลงทุนกว่า 2 แสนล้านบาท เปิดประมูลในเดือน พ.ค.นี้ รองรับการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

รวมถึงเร่งแก้ปัญหาต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ในช่วงระหว่าง 1-2 ปี ที่รอเอกชนมาดำเนินการนี้จะบริหารจัดการอย่างไร เช่น ขบวนรถที่ไม่เพียงพอ เพื่อไม่ให้ประชาชนเดือดร้อน อีกทั้งจะเร่งเสนอขออนุมัติรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 9 เส้นทาง ให้เปิดประมูลภายในปีนี้

นอกจากนี้จะตั้งคณะอนุกรรมการช่วยกำกับดูแลโครงการรถไฟทางคู่ 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กม. ทั้งการเดินรถและงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จตาม

กำหนด ได้แก่ จะเร่งเจรจา-คลอเคลีย-แก้-แก่งคอย, จิระ-ขอนแก่น, ลพบุรี-ปากน้ำโพ, มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ, นครปฐม-หัวหิน, หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

รวมถึงรถไฟขานเมืองสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กม.ที่ “กุศล” ยื่นเดดไลน์รถไฟให้แล้วเสร็จ เปิดบริการกลางปี 2563 พร้อมกับให้ต่อขยายเส้นทางและสร้างสถานีเข้าไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ด้วย

“แผนฟื้นฟูกำลังดูรายละเอียดที่รถไฟทำไว้ว่าจะต้องปรับอะไรบ้าง เนื่องจากจะต้องเสนอให้ที่ประชุม คณ. (คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) ปลายเดือน พ.ค.นี้ เช่น การรวมแอร์พอร์ตลิงก์กับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แล้วการรถไฟฯจะเป็นอย่างไร แล้วบริษัทลูกที่บริหารโครงการอยู่จะไปยังไงต่อ ภาพและนโยบายต้องชัด”

เช่นเดียวกับการบริหารทรัพย์สินรถไฟ ต้องมีโครงสร้างให้ชัดเจนหลังจากจัดตั้งบริษัทลูกขึ้นมาบริหารจัดการแล้ว เช่น โทมัสไลน์การทำงาน อำนาจหน้าที่ การจัดหา ประโยชน์ การทำสัญญาเช่า การต่อสัญญา การประเมินมูลค่าที่ดิน เป็นต้น

ซึ่งที่ดินของการรถไฟฯทั่วประเทศมีศักยภาพกว่า 3.9 หมื่นไร่ ที่สามารถนำมาพัฒนาสร้างรายได้ เพื่อปลดหนี้ได้ แต่ต้องมีการบริหารจัดการที่ดีอย่างมืออาชีพ ไม่ว่าที่ดินแปลงใหญ่ใจกลางเมืองอย่าง มักกะสัน ย่านบางซื่อ สถานีแม่น้ำ หรือที่ดินในต่างจังหวัด

ใหญ่ เช่น เชียงใหม่ หัวหิน คงถึงเวลาแล้วที่การรถไฟฯต้องเปิดมิติใหม่ ถึงจะปลดเปลื้องหนี้กว่าแสนล้านได้

