



รถไฟเชื่อม 3 สนามบินกับอีอีซี

คุณศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคม คุณอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกฯ และรัฐมนตรีสาธารณสุข พรรคภูมิใจไทย ให้สัมภาษณ์ คุณศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคม คุณอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกฯ และรัฐมนตรีสาธารณสุข พรรคภูมิใจไทย ให้สัมภาษณ์ คุณศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีคมนาคม คุณอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกฯ และรัฐมนตรีสาธารณสุข พรรคภูมิใจไทย ให้สัมภาษณ์

สาเหตุที่เลื่อน คุณศักดิ์สยาม เปิดเผยว่า เพราะผลการเจรจา ร่างสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาครั้งล่าสุด มีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียด ยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากบอร์ดรถไฟ แสดงว่า รัฐบาลยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากบอร์ดรถไฟ แสดงว่า รัฐบาลยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากบอร์ดรถไฟ แสดงว่า รัฐบาลยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากบอร์ดรถไฟ

การเลื่อนเส้นตายครั้งนี้ คุณศักดิ์สยาม แถลงว่า จะเสนอ กรม. ตั้งบอร์ดรถไฟใหม่ เร็วที่สุดในวันที่ 15 ตุลาคม จากนั้นจะมีการรายงานผลการเจรจาให้ บอร์ดรถไฟใหม่ คณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (อีอีซี) และ กรม. รับทราบแล้วจึงจะให้ คณะกรรมการคัดเลือกฯ นัด กลุ่ม CPH ไปลงนามสัญญาอีกครั้ง อาจจะเป็นวันที่ 25 ตุลาคม หรือไม่ก็ได้ เป็นอำนาจของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ที่จะเลือกวันเวลาที่เหมาะสม แต่วันลงนามสัญญาต้องไม่เกินวันที่ 7 พฤศจิกายน ซึ่งเป็น วันสุดท้ายที่กลุ่ม CPH ยื่นราคา ไม่มีการขีดเส้นตายเหมือนทุกครั้งที่ผ่านมา

บอร์ดรถไฟ ที่มี คุณกุลิศสมบัติศิริ ปลัดกระทรวงพลังงาน เป็นประธาน ได้ยื่นหนังสือลาออกยกชุดวันที่ 1 ตุลาคม หลังจากที่ คุณศักดิ์สยาม ส่งสัญญาให้บอร์ดรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงทุกชุดลาออก เพื่อแต่งตั้งบอร์ดใหม่เข้าไปแทน

ผมได้ข่าวแว่วๆว่า ถ้าหาก คุณอนุทิน และ คุณศักดิ์สยาม ยินกรานให้ กลุ่ม CPH ไปเซ็นสัญญาวันที่ 15 ตุลาคม และไม่ยอมรับผลการเจรจาเอกสารแนบท้ายสัญญาที่ คณะกรรมการคัดเลือกฯ และ กลุ่ม CPH เจรจา

กันมาหลายเดือน โดยเฉพาะ เรื่องการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างทางรถไฟ ที่เป็น ปัญหาใหญ่ กลุ่ม CPH อาจจะไม่ไปเซ็นสัญญาก็ได้ แม้ คุณศักดิ์สยาม จะให้สัมภาษณ์ว่า การส่งมอบพื้นที่ต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 2-3 ปี หากไม่ทันจะเปิดให้มีการขายเวลาได้อยู่แล้ว แต่ในสัญญากำหนดให้ก่อสร้างเสร็จใน 5 ปี ปีที่ 6-15 รัฐจึงจะทยอยผ่อนจ่ายให้เป็นเวลา 10 ปี ถ้าต้องขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีกปีสองปี เพราะเหตุรัฐส่งมอบพื้นที่ให้ไม่ได้ เอกชนก็ต้องจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ 2 แสนกว่าล้านบาทเพิ่มขึ้นอีกมากเลยทีเดียว

ต่อให้เรียก ผู้เสนอราคาอันดับ 2 กลุ่ม BSR ที่มี บริษัทชินโงะก่อสร้าง ร่วมด้วยไปเจรจา ก็คงต้องมีเงื่อนไขแบบเดียวกัน ส่งพื้นที่ให้ครบและต่อเนื่อง ถ้าส่งพื้นที่แบบพื้นหลอหรือรอขับไล่ เลื่อนเวลาไปอีกปีสองปี ผู้ลงทุนจึงแน่นอน เพราะโครงการนี้ เอกชนต้องกู้เงินมาจ่ายค่าก่อสร้างก่อน 224,544 ล้านบาท รัฐบาลผ่อนจ่ายหลังสร้างเสร็จ เงินก้อนนี้ยังไม่รวม ค่าระบบเดินรถ ค่าขบวนรถไฟ ที่ต้องลงทุนอีกหลายหมื่นล้านบาท

โครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน อุตะกา-สุวรรณภูมิ-ดอนเมือง ถือเป็น หัวใจของเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก (อีอีซี) เพราะเมื่อสร้างเสร็จในอีก 5 ปี ไม่ใช่จะมีแต่ รถไฟความเร็วสูง 250 กม.ต่อชั่วโมง เชื่อม ระยอง กับ กรุงเทพฯ ในเวลาเพียง 45 นาทีเท่านั้น แต่ยังมีรถไฟอีกหลายแบบวิ่งขนานเดียวกัน เช่น รถไฟความเร็วปานกลางเชื่อมจังหวัดระยอง-ชลบุรี-จะเชิงเตา รถไฟหวานเย็นจอดทุกสถานี เชื่อมระหว่างเมืองต่อเมือง อำเภอต่ออำเภอ วิ่งขนานนี้อีกหลายร้อยขบวน และยังเชื่อม เมืองอัจฉริยะเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม 3 จังหวัด เชื่อมท่าเรือน้ำลึก สนามบิน นิคมอุตสาหกรรม เพื่อขนส่งสินค้า ถือเป็น ระบบโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์แบบที่สุดเท่าที่ประเทศไทยเคยมี โครงการนี้จึงถือว่าผู้ริเริ่ม มีวิสัยทัศน์ที่ขุดเขี่ยม แต่ ภาวปฏิบัติกลับแย้แบบราชการและนักการเมืองไทย

ผมอยากเห็น ทุกฝ่ายร่วมมือกัน เพื่อให้ โครงการนี้เกิดอย่างถูกต้องไร้มลทิน

แล้ว ผลประโยชน์มหาศาล จะตกแก่ ประชาชาติ และ คนไทยทุกคน.

“สม เปลี่ยนทิศ”