



รถไฟท่ง-อีอีซีเกิด

เป็นอันมั่นใจได้ว่ารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภาโครงการชูโรงของอีอีซี,ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกที่นักลงทุนสัญญาวันที่ 25 ตุลาคมเกิดขึ้นแน่

ไม่ใช่เพราะกลุ่มกิจการร่วมค้าซีพีหรือ CPH ตกใจต่อคำขู่ของรองนายกฯและรัฐมนตรีพรรคภูมิใจไทยผู้กำกับดูแลรถไฟ.นัดแล้วไม่มาโดนเชือดเลือดขาด ปรับ 2,000 ล้านบาท ขึ้นบัญชีดำห้ามรับงานภาครัฐอีกต่อไป

มีช่วงตั้งเครื่องงานใหญ่แทบจะจมน้ำด้วยฝีมือนักการเมืองอาชีพ คือนายกฯประยุทธ์และรองฯสมคิดโยนหัวงูซีพีช่วยเอาไว้ หันหน้าพูดกันด้วยเหตุและผล

ด้วยหลักการเมื่อเป็นโครงการร่วมทุนภาครัฐภาคเอกชนก็ต้องเกื้อกูลกัน บทบาทผู้นำของลุงคู่ซัดทั้งนี้ ทุกฝ่ายอยากให้เห็นภาพภารกิจของรัฐคืออำนวยความสะดวกให้เขา ไม่ใช่เอกชนคนจ่ายเงิน ออกแรงฝ่ายเดียวรัฐออกแรงด้วย ยึดหยุ่นภายในกรอบกฎหมายและรัฐไม่เสียประโยชน์

ประเด็นไม่ลงตัวก็การส่งมอบพื้นที่เพื่อการก่อสร้าง ซึ่งคมนาคมตอกย้ำหากตลาดเคลื่อนไหวจะขยายเวลาให้โดยไม่มีค่าปรับแต่เอกชนบอกแล้วภาระดอกเบี้ยเงินกู้ล่ะ แบกอานเลย

ภายใต้คาถายึดหยุ่นก็มีข้อสรุปเพื่อลงนามสัญญาได้ตามกำหนดสร้างความเชื่อมั่นให้กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอีอีซี โครงการริเริ่มที่หมายมั่นเป็นมาสเตอร์พีซของรัฐบาลคสช.ของบิ๊กคู่

สัญญาแรกก็เป็นทางการระหว่างรฟท.เจ้าภาพกับ CPH ผู้ชนะการประมูลวงเงิน 224,000 ล้านบาท ข้อตกลงซึ่งนำมาซึ่งการลงนามได้แก่ NTP หรือ “หนังสือเริ่มงาน” หมายถึงการนับหนึ่งเข้ามาพิจารณาการรอบเวลาแล้วเสร็จ 5 ปีเริ่มเดิน

จากวันที่ 25 รฟท.พร้อมส่งมอบพื้นที่ที่พูดกันคือ 72% ส่วนที่เหลือมีเวลาขยับขึ้นเป็นภายใน 2 ปี เมื่อส่งมอบสมบูรณ์ก็ถึงขั้นตอนของหนังสือเริ่มงาน-เริ่มต้นก่อสร้าง

คงไม่ลืม? เรามีรถไฟความเร็วสูงสายไทย-จีน,กรุงเทพฯ-โคราชเริ่มราวสองปีที่แล้วช่วงแรก 3.5 กม.กลางดง-ป่างอศอก มูลค่าโครงการ 179,000 ล้านบาทฝ่ายไทยควักเองทุกบาททุกสตางค์ สตาร์ด้ามเต็มจาก 14 สัญญาดำเนินการไป 2 อีก 12 มีทั้งเตรียมลงนามและเตรียมประมูล

ข่าวดีคือเดือนหน้ามีนักลงทุนสัญญาว่าด้วยงานระบบรางระบบไฟฟ้าและเครื่องกล งานจัดหาขบวนรถ มูลค่าก็ราวๆ 1 ใน 3 จากทั้งหมดของโครงการ

ขอบคุณงานประทุมสุดยอดผู้นำอาเซียนต้นพ.ย. เกี่ยวยังไง? ก็นายกฯจีนหลี่ เค่อเฉียงเดินทางมาร่วมด้วยในฐานะคู่เจรจากับอาเซียน จึงเป็นโอกาสร่วมสักขีพยานลงนามสัญญาฉบับดังกล่าว งานสะดวกไม่ราบรื่นตลอดปีนี้จะเข้ารูปเข้ารอยเดินหน้าได้เร็วขึ้น

ดีใจครับ ได้เห็นความคืบหน้าเชิงบวกของรถไฟความเร็วสูงของไทยทั้งสายแรกและสายที่สอง

ใครเข้าป้ายก่อนใคร? ผมมั่นใจได้ใช้บริการสายเชื่อม 3 สนามบินก่อนแน่ต่อให้หลายปี เหตุผลคือเอกชนลงทุนทั้งหมด ส่วนอีกสายรัฐจ่ายเอง-จะรีบร้อนไปไหน?

แมงมัว

mangmoa49@gmail.com