

รฟท.ลุยประมูลทางคู่เฟส2 ลั่นสู้ตายคดีค่าโง่ไฮโปเวลล์

ผู้จัดการรายวัน360 – “นิรุฒ” ลุยงานด่วน ดันประมูลรถไฟทางคู่เฟส 2 และสายใหม่ 9 เส้นทางกว่า 4 แสนล. ในปีนี้ ลั่นเดินหน้าสู้ “คดีค่าโง่ไฮโปเวลล์” จนถึงที่สุด เผยฟ้องศาลปกครอง รอวินิจฉัยประเด็นจดทะเบียนไม่ถูกต้อง ขณะที่เลื่อนเปิดเดินรถสายสีแดง รอ 2 ด.สรุปผลศึกษาทางเลือกเปรียบเทียบ PPP หรือตั้ง บ.ลูกวานนี้ (2 ก.ค.) นายนิรุฒ มณีพันธุ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่า นโยบายและยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนร.ฟ.ท. จะต้องเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางราง ทำแผนเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย และขับเคลื่อนและการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน เพื่อให้สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ของการรถไฟฯ ในการ “เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570” ทั้งนี้ โครงการรถไฟทางคู่ เป็นโอกาสในการเพิ่มรายได้ เนื่องจากสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการเดินรถทั้งโดยสารและสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่มีสัดส่วนของกำไรค่อนข้างมาก ซึ่งเป้าหมายจะเพิ่มปริมาณการขนส่งจากปัจจุบัน 11 ล้านตัน/ปี เป็น 38 ล้านตัน/ปี ในปี 2570 หรือมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจาก 2% เป็น 5% ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ส่วนผู้โดยสาร ปัจจุบัน มีจำนวน 35 ล้านคน/ปี แต่เป็นบริการเชิงสังคม (PSO) ซึ่งกำหนด

ค่าโดยสารต่ำ 20 ล้านคน/ปี ส่วนผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ มี เพียง 10 ล้านคน/ปี แต่มีสัดส่วนรายได้ถึง 90% ซึ่งขณะนี้ โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 โครงการ ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวมกว่า 2.73 แสนล้านบาท อยู่ระหว่างการชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม ต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้แก่ ปากน้ำโพ-เด่นชัย, เด่นชัย-เชียงใหม่, ขอนแก่น-หนองคาย, ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี, ชุมพร-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา และชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ โดยคาดว่าจะได้รับการอนุมัติเพื่อเปิดประกวดราคาให้ได้ภายในปี 2563 สำหรับรถไฟทางคู่สายใหม่ 2 เส้นทาง ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติแล้วนั้น ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 323 กม. วงเงินรวม 85,345 ล้านบาท ร.ฟ.ท.จะต้องเสนอ ครม.อีกครั้งเพื่อยืนยันการแบ่งประมูลจำนวน 3 สัญญา ตามที่ ครม.เคยมีมติไว้ เนื่องจากก่อนหน้านี้ คณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (ซูเปอร์บอร์ด) เคยมีความเห็นว่าอาจจะแบ่งมากกว่า 3 สัญญาได้ ส่วน สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กม. วงเงิน

66,848.33 ล้านบาทนั้น อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาร่าง TOR โดยคาดว่าจะทั้ง 2 โครงการจะเปิดประมูลได้ภายในปีนี้

เลื่อนเปิดสายสีแดง ศึกษาทางเลือก PPP

ส่วนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) นั้น เบื้องต้นจะต้องเลื่อนเปิดเดินรถจากเดือน ม.ค. 2564 ออกไป เนื่องจากสัญญาจ้างสัญญา 3 (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมตู้รถไฟฟ้า) มีความล่าช้า และอยู่ระหว่างพิจารณาขยายเวลาก่อสร้าง โดยเอกชนเสนอขยาย 512 วัน โดยเบื้องต้น ได้อนุมัติไปแล้ว 87 วัน ที่เหลืออยู่ระหว่างพิจารณาเหตุผล

ส่วนการเดินรถสายสีแดง คณะทำงานอยู่ระหว่างศึกษา แนวทางการดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) เปรียบเทียบกับรูปแบบเดิม คือจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสม เป็นประโยชน์สูงสุด ร.ฟ.ท.และประชาชน โดยจะศึกษาเรื่องการบริหารจัดการสถานีกลางบางซื่อเข้าไปด้วย ซึ่งใน 2 เดือน จะมีคำตอบที่ชัดเจน

ลั่นสู้ “คดีค่าโง่ไฮโปเวลล์” จนถึงที่สุด

สำหรับกรณีสัญญาสัมปทานรถไฟยกกระดาน (ไฮโปเวลล์) หรือคดีค่าโง่ไฮโปเวลล์ นั้น นายนิรุฒกล่าวว่า ขณะนี้ ร.ฟ.ท.ได้ยื่นฟ้องศาล

ปกครองเพื่อให้วินิจัยแล้ว โดยรอศาลนัด
ไต่สวน ซึ่งยืนยันว่า ร.ฟ.ท.จะต่อสู้ถึงที่สุด
แม้ว่า ก่อนหน้านั้นทางกระทรวงพาณิชย์แจ้งว่า
การจดทะเบียนบริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย)
จำกัด เป็นไปอย่างถูกต้องก็ตาม

“ร.ฟ.ท.ต้องสู้ตามขั้นตอน รอคำสั่งศาล
มีการวินิจัยอย่างไร ส่วนการต่อสู้ในประเด็น
อื่นๆ ร.ฟ.ท.ได้หารือกับทางสำนักงานอัยการ
สูงสุดเพื่อหาแนวทาง”

ส่วนโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-
เชียงใหม่ ที่จะเริ่มดำเนินการระยะที่ 1 กรุงเทพ-
พิษณุโลก ระยะทาง 380 กม. วงเงินลงทุน
212,892 ล้านบาท นั้น นายนิรุฒกล่าวว่า รถไฟ
ความเร็วสูงเชียงใหม่ยังไม่มีแผนยกเลิก แต่
ไม่ใช่เรื่องด่วนในขณะนี้ส่วนจะเดินหน้าไปอย่างไร
เมื่อใด จะต้องประเมินสถานการณ์อีกครั้ง ซึ่ง
เห็นว่า ควรจะต้องรอดูความคืบหน้าโครงการ
รถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพ-
นครราชสีมา ให้เดินหน้าไปได้ในระดับหนึ่งก่อน

ทั้งนี้ การบริหารที่ดินทั่วประเทศกว่า
240,000 ไร่ ซึ่งมีทั้งเขตทาง ย่านสถานี ให้เกิด
ประสิทธิภาพในการเดินรถและการหารายได้
โดยปัจจุบันมีพื้นที่เชิงพาณิชย์ประมาณ 20,000
ไร่ มีรายได้ประมาณ 2,000 ล้านบาท/ปี จะหา
แนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสมกับบริบทใน
ปัจจุบันและอนาคต.