

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/บทความ

วันที่: จันทร์ 27 - พุธ 29 เมษายน 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5248

หน้า: 16(ซ้าย)

Col.Inch: 46.06

Ad Value: 62,181

PRValue (x3): 186,543

ศิลปิน: สีสี่

คอลัมน์: ชั้น 5 ประชาชาติ: พันธนาการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

เมื่อเหนือความคาดหมาย กับไทม์ไลน์
เปิดหูดของรถไฟฟ้าชานเมืองสาย
สีแดงช่วง “ตลิ่งชัน-บางซื่อ-
รังสิต” ล่าสุดเลื่อนจากเดือนมกราคม
เป็นปลายปี 2564

เป็นความจริง ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เพิ่งยอมจำนน
หลังยากที่จะเซ็นโปรเจกต์ให้ไปต่อ
ตามเป้า

สาเหตุเกิดจากงานระบบไฟฟ้า
เครื่องกล และจัดหาขบวนรถ ทาง
เอกชนผู้รับจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า
“มิตซูบิชิ-ฮิตาชิ-สุมิโตโม” จาก
ประเทศญี่ปุ่น ขอขยายเวลาออกไป
อีก 620 วัน หรือ 1 ปี 7 เดือน
จากวันที่ 6 มิถุนายน 2563 เป็นเดือน
ตุลาคม 2564

หากไม่เจอโรคเลื่อนเข้าแทรกอีก
เท่ากับปิดฉากรถไฟฟ้าสายมารารอน
ใช้เวลาก่อสร้างรวม 12 ปี กว่าจะได้
ฤกษ์เปิดบริการ

นับจากปี 2552 ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน
เริ่มตอกเข็มจนสร้างเสร็จมากกว่า 8 ปี
จนโครงสร้างทรุดโทรม

การรถไฟต้องของบประมาณ
กว่า 140 ล้านบาท บูรณะโครงสร้าง
ทางวิ่ง ราง สถานี ลิฟต์ บันไดเลื่อน
ไว้รอวันกดปุ่มการเดินทางพร้อมกับ
ช่วง “บางซื่อ-รังสิต” ที่เริ่มสร้างใน
ต้นปี 2556

หลังงานติดตั้งระบบไฟฟ้า เครื่องกล
และขบวนรถ ถูกนำไปผูกไว้ในสัญญา
เดียวกัน

เมื่องานก่อสร้างเริ่มไม่พร้อมกัน
ทำให้เสียทั้งเวลาและงบประมาณ
อย่างที่เห็น เป็นอีกหนึ่งบทเรียนซ้ำซาก
ที่รัฐบาลไม่ควรมองข้าม

แม้ว่าบอร์ดการรถไฟฯยังไม่เปิด
ไฟเขียวให้ต่อเวลาออกไปอีก แต่สุดท้าย
คงยากจะทานไหว เพียงแต่จะเคาะให้
กี่วัน ก็เดือนเท่านั้นเอง



พันธนาการ รถไฟฟ้าสายสีแดง

เพราะกว่าที่โครงการจะเดินทางไปถึง
จุดหมายปลายทาง ยังมีสารพัดปัญหา
อุปสรรคที่รอสะสม

โครงการยังขาดเงินอีก 11,000 ล้าน
บาท จ่ายผู้รับเหมาก่อสร้างโค้งสุดท้าย
จากก่อนหน้านี้ใช้เงินก่อสร้างไปแล้ว
95,222 ล้านบาท เพิ่มเป็น 104,222
ล้านบาท

ขณะนี้รออนุมัติกรอบเงินกู้จาก
ไจก้าเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรี ถ้าไม่มา
ตามนัดในเดือนเมษายน-พฤษภาคมนี้
คงเสี่ยงไม่ได้จะถูกผู้รับเหมาเรียกค่า
ชดเชยจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น จาก
วงเงินในสัญญา 32,399.99 ล้านบาท
สุดท้ายวงเงินที่จะกู้มาอัดฉีด
โครงการเพิ่มเติม คงไม่หยุดอยู่ที่
11,000 ล้านบาท

แม้จะเร่งรัดงานก่อสร้างได้จบใน
ปีนี้ ยังมีปัญหาการจ่ายระบบไฟฟ้า
ทดสอบการเดินทาง ติดตั้งระบบอาณัติ
สัญญาณ

การขอเงิน 3,000 ล้านบาท เพิ่มทุน
ในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
บริษัทลูกเตรียมการเรื่องเดินรถ

การจัดหาเอกชนมาบริหารพื้นที่
เชิงพาณิชย์สถานีกลางบางซื่อและ
สถานีปลายทาง ถึงขณะนี้ยังไม่มี
ความชัดเจน

และยังมีปัญหาอื่น ๆ อีกอีกประการ
ที่พัวพันจนจุดโครงการให้ล่าช้า

ท้าทายผู้ว่าการการรถไฟฯคนใหม่
“นิรุฒ มณีพันธ์” จะสามารถ
ปิดฉากมหากาพย์ความล่าช้าโครงการ
ได้เร็วขึ้นมากน้อยแค่ไหน