

ยืดไหม้ไลน์ไฮสปีด3สนามบิน ขอจ่ายสิทธิแอร์พอร์ตลิงก์10ปี

อัปเดตโครงการรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบิน การรถไฟฯ มินติดปัญหาบางเวเลนคินเลื้อนส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง “ดอนเมือง-อู่ตะเภา” ล่าช้า 2 เดือน ด้านผู้รับสัมปทานกลุ่ม ซี.พี.แจจโควิดทุขยอดผู้โดยสารแอร์พอร์ตลิงก์เหลือวันละ 20,000 เทียวกน/วันหดตัว -80% เจรจาปรับเงื่อนไขค่าใช้จ่ายสิทธิขอแบ่งจ่าย 10 ปีบวกดอกเบีย



ไฮสปีด 3 สนามบิน

สถานการณ์โควิดส่งผลกระทบต่อไหม้ไลน์โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินประกอบด้วย “สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท โดยมีกลุ่ม ซี.พี.เป็นคู่สัญญาสัมปทานในนาม “บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงใต้ จำกัด”

เลื่อนส่งมอบเฟสแรก 2 เดือน

แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ความคืบหน้าการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินมีแนวโน้มจะเลื่อนการส่งมอบพื้นที่เฟสแรกล่าช้า 2 เดือน จากกำหนดเดิมส่งมอบวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เลื่อนเป็น 24 ธันวาคม 2564 แทน

สาเหตุเนื่องจากพื้นที่ส่งมอบเฟสแรกช่วงสนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอู่ตะเภา ระยะทาง 170 กม. รวมพื้นที่โครงการ 5,521 ไร่ นั้น ในด้านการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่ยังเหลืออีก 100 สัญญา วงเงิน 500

ล้านบาทติดขัดปัญหาการเบิกจ่ายงบกลางประจำปีงบประมาณ 2564 ซึ่งมีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2564

ล่าสุดการรถไฟฯ กำลังหารือร่วมกับกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรือบอร์ดอีอีซี เสนอเพื่อเข้าชี้แจงความจำเป็นในการเบิกจ่ายงบกับทางสำนักงบประมาณ คาดว่าภายในเดือนกันยายน 2564 นี้ จะได้รับความเห็นชอบ

ขณะเดียวกัน ต้องรอตรวจสอบด้วยว่าเจ้าของที่ดินตาม พ.ร.ฎ.เวนคืนในส่วนที่เหลืออีก 100 สัญญาจะมารับเงินค่าเวนคืนครบถ้วนหรือไม่ เพราะหากมีบางรายไม่ยินยอมก็อาจมีข้อพิพาทในชั้นศาลได้ อย่างไรก็ตาม คาดว่าผู้ถูกเวนคืนจะทยอยมารับค่าเวนคืนครบทุกราย

ไม่กระทบส่งมอบเฟส 2 ปี'66

แหล่งข่าวกล่าวต่อไปว่า ถึงแม้มีการเลื่อนส่งมอบที่ดินช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา แต่จะไม่ส่งผลกระทบต่อเวนคืนในส่วนที่เหลือคือช่วง “พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง” ระยะทาง 22 กม.

ยังยืนยันกำหนดส่งมอบพื้นที่ภายในปี 2566 ตามเดิม

ความคืบหน้าการรถไฟฯ แบ่งเนื้องานเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 พื้นที่ทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ช่วง “บางซื่อ-ดอนเมือง” ระยะทาง 15.21 กม. ซึ่งมติดบอร์ดอีอีซีมอบหมายให้บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงใต้ จำกัด ของกลุ่ม ซี.พี. ผู้รับสัมปทานรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเป็นผู้ดำเนินการ

โดยบอร์ดอีอีซีและการรถไฟฯ อยู่ระหว่างการเจรจากับกลุ่ม ซี.พี. เพราะทางเอกชนมีข้อติดขัดว่า มติดบอร์ดอีอีซีให้ดำเนินการแต่ไม่ได้ให้งบประมาณเพิ่ม จึงเกรงว่าทำให้งบลงทุนที่ตั้งไว้บานปลาย และเสี่ยงต่อปัญหาการขาดทุน

ส่วนที่ 2 ช่วง “พญาไท-บางซื่อ” มีระบบสาธารณูปโภคอย่างน้อย 2 จุดใหญ่ที่ต้องรื้อย้ายออกไปจากแนวเส้นทาง ได้แก่ คลองไซฟอนของกรุงเทพมหานคร (กทม.) บริเวณสามเสน กับท่อน้ำมันของบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งทั้งสองหน่วยงานกำลังดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคอยู่ คาดว่า จะแล้วเสร็จทันกรอบเวลาในปี 2566

ขณะเดียวกัน มีปัญหาทับซ้อนกับโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วง “บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก” กับสายสีแดงเข้ม ช่วง “บางซื่อ-หัวลำโพง” ระยะทาง 25.9 กม. วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท

ซึ่งอยู่ระหว่างออกแบบและหารื้อแนวทางการดำเนินโครงการ เนื่องจากช่วงดังกล่าวต้องก่อสร้างคลองแห่งใหม่สำหรับใช้เป็นโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าทั้ง 2 ระบบ และมีแผนให้กลุ่ม ซี.พี.เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างผนังกันส่วนหนึ่งเพื่อรอสายสีแดงมาต่อบรรจบกัน

ขอแบ่งจ่ายค่าใช้จ่ายสิทธิ 10 ปี

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า นอกจากปัญหาการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้าแล้ว ในด้านการรับมอบสิทธิบริหารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 6 - พุธ 8 กันยายน 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5390

หน้า: 1(ซ้าย), 4

Col.Inch: 80.85

Ad Value: 109,147.50

PRValue (x3): 327,442.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ยืดไหม้ไลน์ไฮสปีด3สนามบิน ขอจ่ายสิทธิแอร์พอร์ตลิงก์10ปี

เรลลิงก์ที่มีกำหนดวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เช่นกัน ล่าสุดกลุ่ม ซี.พี.ได้ขอหารือกับการรถไฟฟ้าในการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการจ่ายค่าใช้สิทธิใหม่

จากแผนเดิมให้จ่ายครั้งเดียววงเงิน 10,671 ล้านบาท ทาง ซี.พี.ให้เหตุผลว่าได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิดระลอก 4 ปริมาณผู้โดยสารตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ถึงปัจจุบันลดลงถึง 75-80% จากวันละ 80,000-90,000 เที่ยว คน/วัน เหลือ 20,000 เที่ยวคน/วัน

ดังนั้น จึงขอปรับเปลี่ยนการจ่ายค่าใช้สิทธิโดยขอแบ่งจ่ายเป็นรายปีจำนวน 10 งวด ภายในเวลา 10 ปี โดยจ่ายค่าใช้สิทธิพร้อมดอกเบี้ยตักปีละ 1,000 กว่าล้านบาท

เผื่อกร่อนโอน “แอร์พอร์ตลิงก์”

เรื่องเดียวกันนี้แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” เพิ่มเติมว่า กลุ่ม ซี.พี.ได้ยื่นข้อเสนอดังกล่าวมาทางการรถไฟฟ้าจริง แต่การรถไฟฟ้ายังไม่เห็นด้วยเพราะกระทบกับสัญญาสัมปทานโครงการที่ระบุให้จ่ายค่าใช้สิทธิงวดเดียวเท่านั้น หากยอมให้แบ่งจ่ายค่าใช้สิทธิได้ต้องแก้ไขสัญญาสัมปทานซึ่งใช้เวลานาน อาจส่งผลกระทบต่อเวลาดำเนินการโครงการ

นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการแก้ไขสัญญาสัมปทานเพื่อเปิดทางให้กลุ่ม ซี.พี.จ่ายค่าใช้สิทธิแบบแบ่งจ่ายเป็นงวดได้ แต่ต้องใช้เวลานาน ส่งผลกระทบต่อ การส่งมอบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ของ บริษัทลูกการรถไฟฟ้า “บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) โดยตรง

กล่าวคือ ปัจจุบัน รฟฟท.ได้ทยอยส่งมอบงานระบบแอร์พอร์ตลิงก์ให้กลุ่ม ซี.พี.แล้ว และ รฟฟท.กำลังทดสอบเดินรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และจะหันมาเดินรถสายสีแดง 100% ดังนั้น หากไม่สามารถส่งมอบแอร์พอร์ตลิงก์ได้ตามกำหนดเดิม ทำให้ รฟฟท.ต้องขอขบประมาณการรถไฟฟ้าอีกอย่างน้อย 300-400 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย

จ่ายซ่อมบำรุงแอร์พอร์ตลิงก์ไปก่อน

รีแบรนด์ดิ้ง “ตู้-ตัว” ใหม่หมด

สำหรับความคืบหน้าการรับโอนแอร์พอร์ตลิงก์ของกลุ่ม ซี.พี. ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ก่อนหน้านั้นกลุ่ม ซี.พี.มีการปรับปรุงระบบต่าง ๆ เช่น ระบบเดินรถป้ายบอกทาง พื้นทางเดินบริเวณสถานี และฝ้าเพดานสถานี ประตูเข้า-ออก สถานี ดัดแปลงขบวนรถ express line จำนวน 4 ขบวน ปัจจุบันรับผู้โดยสารได้ 3 ตู้ อีก 1 ตู้ใช้สำหรับขนสัมภาระกระเป๋า มีการปรับปรุงให้รองรับผู้โดยสารขบวนละ 200 คน ตามแผนมีกำหนดปรับปรุงแล้วเสร็จ 1 ขบวนภายในเดือนตุลาคม 2564

รวมทั้งมีการรีแบรนด์ดิ้งชื่อบริษัทใหม่เป็น “บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด-ASIA ERA ONE” เพื่อบริหารโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ โดยวางแผนรองรับการเปิดเดินรถวันแรกในวันที่ 25 ตุลาคม 2564 ภายใต้ชื่อใหม่ “AERA 1-เอราวัน” ที่มีความหมายว่า ยุคสมัย

โดยในวันแรกที่เปิดบริการจะมีรถให้บริการครบ 9 ขบวน มีพนักงานให้บริการตามสถานี โดยมีพนักงาน 300-400 คนที่ผ่านการฝึกอบรม ทั้งพนักงานรับสมัครใหม่ และพนักงานแอร์พอร์ตลิงก์เดิม

ส่วนค่าโดยสารยังเก็บในอัตราเดิม เริ่มต้น 15-45 บาท แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงหน้าบัตรโดยสารใหม่ให้สอดคล้องกับชื่อใหม่ เบื้องต้นระบบบัตรโดยสารยังคงเดิม ในอนาคตอันใกล้คาดว่าจะมีการปรับปรุงให้ใช้ร่วมกับระบบ TrueMoney Wallet ได้ด้วย